

Università degli Studi di Napoli Federico II
Dottorato di ricerca in *Composizione Architettonica,
Progettazione Urbana, Storia Architettura e Ambiente*
indirizzo *Composizione Architettonica*
coordinatore Prof. Arch. Alberto Cuomo
XVIII ciclo



Strada e città il parkway americano e la Ronda de Dalt a Barcellona

Tesi di Gabriele Adamo
Relatore Prof. Arch. Roberto Collovà

Indice generale

1. Introduzione alla ricerca.....	1
2. Il <i>parkway</i> americano 1866 - 1935.....	14
3. La <i>Ronda de Dalt</i> a Barcellona 1988-1992.....	59
4. La <i>Ronda de Dalt</i> , le schede descrittive.....	87
5. Bibliografia.....	155
6. Fonti delle illustrazioni.....	158

1. Introduzione

Il tema di
ricerca

Il presente studio si colloca nell'ambito generale delle riflessioni sul rapporto tra la strada e la città, e, in particolare, affronta la questione della strada come architettura urbana capace di costituirsi come elemento strutturante le trasformazioni della città contemporanea. Allo scopo, viene proposto l'approfondimento di un tema specifico, l'origine e il processo di trasformazione tipologica del *parkway* americano, e lo studio del progetto e della realizzazione della *Ronda de Dalt* di Barcellona, una vera e propria autostrada urbana periferica progettata in modo complesso attraverso l'integrazione di criteri di tipo tecnico-funzionale e ragionamenti sui rapporti con il tessuto urbano esistente e sulla costruzione di nuovi luoghi urbani.

Il tema del *parkway* è un tema storico; si origina nell'Ottocento quale estensione dei parchi nel tessuto urbano della nascente metropoli americana e, insieme, come asse polifunzionale per strutturare la costruzione dei nuovi quartieri; si trasforma in seguito alla diffusione dell'automobile in canale per gli spostamenti pendolari e utilizzato come strumento di appropriazione da parte della città di aree rurali periferiche o di zone degradate, per diventare, nella sua ultima versione extraurbana, un percorso a scala regionale che collega zone di interesse storico o naturalistico consentendo una guida piacevole nel territorio dello stato. La soluzione del *parkway* urbano verrà accantonata nel secondo dopoguerra in favore dell'impiego delle autostrade urbane, le *freeway* e le *expressway*, progettate unicamente per rispondere alle esigenze di velocità e di facilità di accesso del traffico metropolitano.

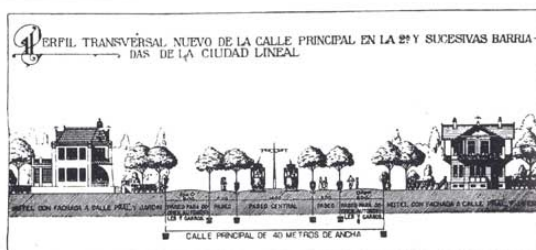
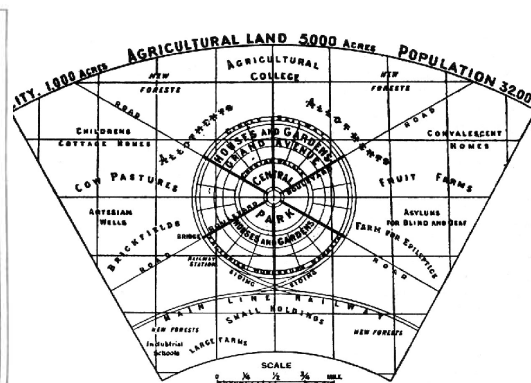
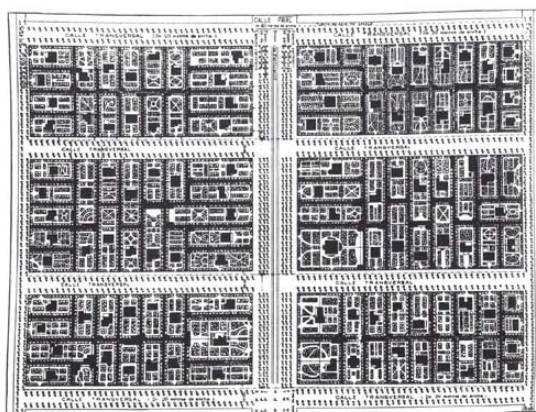
La *Ronda de Dalt* è il tratto della strada di circonvallazione pedemontana (il *segundo cinturón*) che si estende tra i fiumi Llobregat e Besós, appartenente al territorio municipale di Barcellona. Avviata la sua costruzione negli anni Sessanta, ne si progetta il completamento nell'ambito delle operazioni di trasformazioni urbane in vista dei Giochi Olimpici del 1992. Il risultato non è un semplice canale per lo sfogo del traffico automobilistico, ma una complessa architettura che si configura come ossatura che rende possibile, attraverso l'articolazione della sua forma, la costruzione di veri e propri luoghi urbani all'interno della periferia della città.

I due oggetti di studio qui presentati, distanti nel tempo e nello spazio, costituiscono, due

risposte a un problema che la città contemporanea ha dovuto affrontare sin dalle sue origini, ossia il mutamento del ruolo della strada in seguito alla diffusione della meccanizzazione (la ferrovia urbana prima, l'automobile successivamente) e, più in generale, alle trasformazioni della forma e della società urbane indotte dalla rivoluzione industriale. All'irrompere della dimensione della mobilità nella realtà urbana si accompagnano cambiamenti sia nei modi in cui tale realtà viene percepita sia nella definizione degli strumenti per intervenire in essa.

La definizione delle relazioni tra la struttura urbana e la strada è alla base dei progetti di città elaborati a partire dalla fine dell'Ottocento quando si trovano contrapposte la *ciudad lineal* di Arturo Soria y Mata del 1882, e la *Rurisville*, la città-giardino, di Ebenezer Howard presentata nel saggio *Tomorrow: A Peaceful Path To Real Reform* nel 1898.

La città lineare è fondata su un'unica strada di cinquecento metri di larghezza e dalla lunghezza variabile secondo le necessità, contenente le reti dei trasporti e dei servizi, ai due lati della quale sono disposti gli edifici a una distanza conveniente. La città-giardino, invece, nella sua formulazione teorica è organizzata in forma concentrica intorno a un parco centrale in cui si intersecano due *boulevard* radiali che, oltre il margine urbano ricalcato dalla linea ferroviaria, diventano strade di collegamento territoriale.



1.1 La *ciudad lineal* di Soria y Mata, planimetria e sezione tipo (a sinistra)

1.2 *Rurisville* di Ebenezer Howard (in alto)

Nelle nuove elaborazioni il ruolo conferito alle strade di grande traffico nella definizione della forma urbana è centrale. Nel progetto della città si affermano l'idea dell'introduzione di una gerarchia tra le strade in relazione ai tipi di traffico e dell'indipendenza tra la nuova rete

stradale e la struttura urbana preesistente e, in alcuni casi, lo stesso suolo urbano. La strada, quindi, quale un elemento urbano individuabile in sé e pressoché autoreferente diventa disponibile a nuove possibilità di articolazione sia come tracciato, sia come architettura costruita.

La necessità della suddivisione gerarchica dei tipi di strada viene formalizzata da Le Corbusier in quattro articoli nella Carta d'Atene¹ e specificata nella successiva «regola delle 7V»² elaborata nel 1948 per l'Unesco e applicata nella progetto di Chandigarh. Nel 1946, quando definisce la «unità di circolazione» scrive: «La parola *strada* è divenuta oggi simbolo di disordine. Sostituiamo a questa parola (e alla realtà che esprime) i concetti di *percorso pedonale* e di *pista per automobili o autostrada*, ed organizziamo questi due nuovi elementi l'uno in relazione all'altro. ... La rete pedonale sarà tracciata e proporzionata secondo dati ben definiti: itinerari e larghezza. La circolazione motorizzata è governata da leggi rigorose. ... Nelle città formatesi o ricostituitesi a poco a poco, l'attraversamento dovrà essere di transito, secondo il tracciato più diretto e più semplice, completamente aderente alla topografia del terreno ma del tutto indipendente dagli edifici che possano venire a trovarsi più o meno vicini. A servire questi edifici si provvederà quindi con una rete di distribuzione allacciata alle vie di transito; ciascuna ramificazione di tale rete sfocerà in una zona di posteggio sistemata intorno ad un'autorimessa, parti integranti, l'una e l'altra,

1 «Art. 60. Le vie di circolazione devono essere classificate secondo la loro natura e costruite in funzione dei veicoli e della loro velocità.

Art. 61. Gli incroci con grande portata saranno sistemati in circolazione continua attraverso i cambi di livello.

Art. 62. Il pedone deve potere seguire percorsi differenti da quelli riservati all'automobile.

Art. 63. Le strade devono essere differenziate in relazione alle loro destinazioni: strade residenziali, strade pedonali, strade di transito, strade maestre »
in Mangin, D., *Infrastructure et formes de la ville contemporaine: la ville franchisée*, Éditions de la Villette, Parigi, 2004, p.356

2 « V.1. strade nazionali o provinciali che attraversano la nazione e lungo le quali vengono ubicati gli agglomerati rurali dotati di centro cooperativo e sportivo oltre che di industrie di complemento, gli agglomerati industriali, gli agglomerati residenziali dotati di servizi e attività direzionali;

V.2. arterie essenziali degli agglomerati urbani;

V.3. strade riservate esclusivamente alla circolazione meccanica veloce (autostrade) senza marciapiedi e senza accessi agli edifici, con semafori ogni 400 metri e con compiti di perimetrazione dei settori;

V.4. strade commerciali di settore urbano;

V.5. strade di intersettore;

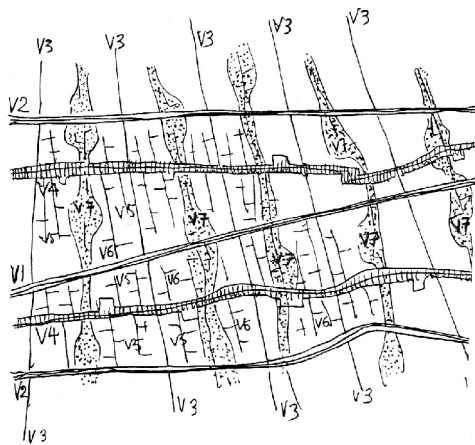
V.6. strade che penetrano nel settore e danno accesso agli edifici di abitazione;

V.7. strade che costeggiano le zone verdi e danno accesso alle scuole, palestre e campi sportivi;

(V.8.) strade riservate alle biciclette »,

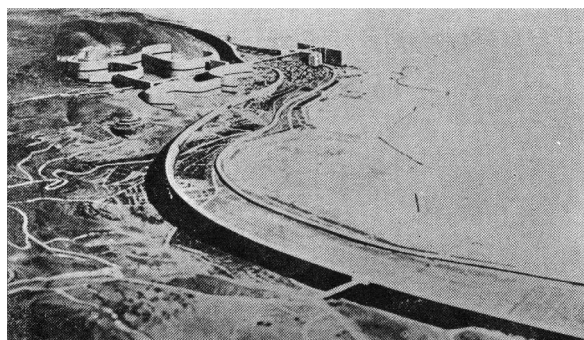
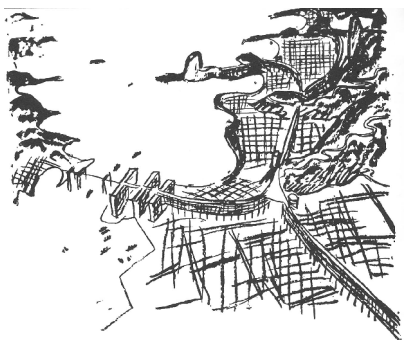
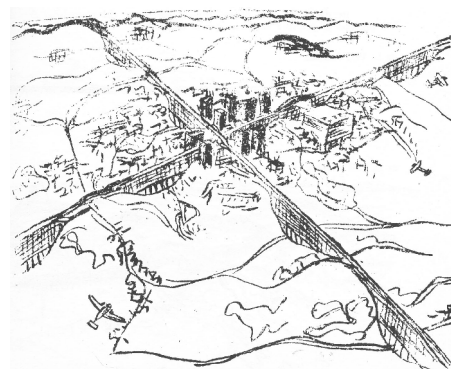
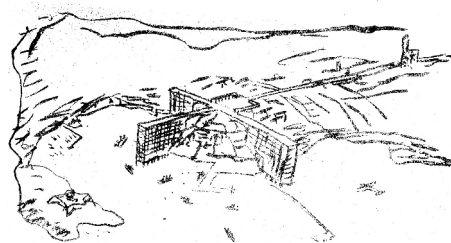
in Boaga, G., *Disegno di strade: fondamenti di metodologia metaprogettuale*, Officina Edizioni, Roma 1972, p.76

dell'unità d'abitazione, di lavoro, di ricreazione, ecc. ... In questo modo diventa possibile congiungere tra loro e utilizzare le due diverse reti di circolazione, quella pedonale e quella per i veicoli »³. Una strada, non più vincolata alla città esistente o al suolo, può diventare un edificio che, a sua volta, può diventare una città. Uno dei primi progetti di edificio-città è la *Roadtown* che Edgar Chambless immagina nel 1910, un'unica struttura lineare che condensa tutta l'urbanizzazione americana costruita sopra la linea ferroviaria tra San Francisco e New York. Memore dello stabilimento Lingotto Fiat di Mattè Trucco, Le Corbusier elabora edifici-viadotti-residenze nel progetto «A» del *Plan Obus* per Algeri e nelle proposte per Rio de Janeiro, per San Paolo e per Montevideo del 1929. Nel piano di Algeri una delle tre autostrade sormonta quindici piani di un edificio per 180.000 persone. A Montevideo la strada territoriale diventa una grande struttura che si protende verso il mare a una quota di ottanta metri, mentre a San Paolo due edifici-viadotti si intersecano ortogonalmente nel centro della città.



Le Corbusier:

- 1.3 La regola delle «7V» (in alto)
- 1.4 Proposta per Buenos Aires (in basso)
- 1.5 Proposta per Montevideo (in alto a destra)
- 1.6 Proposta per San Paolo (a destra al centro)
- 1.7 *Plan Obus* per Algeri, progetto «A» (a destra in basso)



3 Le Corbusier, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma, 1997, p.75

Dopo la Seconda Guerra Mondiale il problema della crescita della città in rapporto allo sviluppo delle infrastrutture diventa sempre più importante. Nel 1961 Kenzo Tange elabora un piano per lo sviluppo della città di Tokyo nella sua baia e lo fonda sul cosiddetto «asse civico» individuato dall'aggregazione lineare di anelli stradali. Il sistema stradale si sviluppa su tre livelli in base alla velocità dei veicoli; per ognuno di questi sono previste autostrade a dieci corsie a senso unico; al livello inferiore si realizza il collegamento con gli edifici residenziali; il secondo accoglie il sistema ferroviario a monorotaia; mentre il terzo è dedicato agli spostamenti in automobile ad alta velocità.



1.8, 1.9, 1.10 Kenzo Tange, progetto per la Baia di Tokyo

Un apporto significativo proviene dagli studi di Alison e Peter Smithson raccolti e documentati nel libro *Urban Structuring*, pubblicato nel 1967. Muovendo da una riflessione sul valore moderno della strada e dalla critica all'impostazione delle *New Towns* inglesi, di cui criticano la concezione troppo rigida, presentano alcuni progetti-studio sulla città fondati sull'esplorazione dell'idea di mobilità in tutte le sue accezioni. Definendo la città «un modello specifico di associazione, un modello unico per ogni popolazione, in qualsiasi luogo e in qualsiasi tempo»⁴, si individua nel sistema di strade il principio di base per un suo sviluppo compatibile con l'idea di comunità⁵. L'autostrada urbana è riconosciuta come sorgente di un nuovo tipo di identità urbana⁶ e quale elemento semplice del sistema di

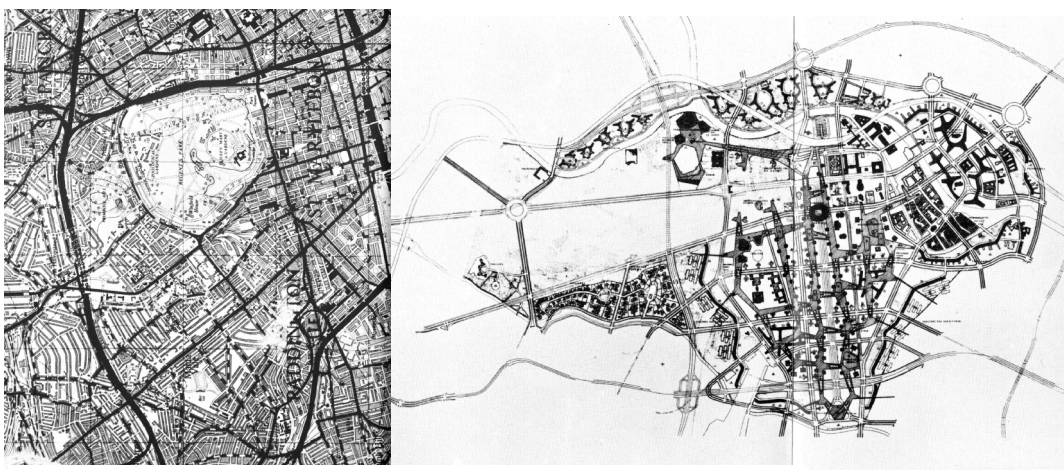
4 Smithson Alison, Smithson Peter, *Struttura Urbana: studi di Alison e Peter Smithson*, Calderini, Bologna 1971, p. 31

5 «In quel complesso di associazioni che è una comunità, la coesione sociale può essere raggiunta solo se è possibile una certa facilità di movimento. Non è valida l'assunzione secondo cui si può creare una comunità per mezzo dell'isolamento geografico. I gruppi sociali spezzano le barriere geografiche e il contributo principale alla coesione sociale è dato dalla dispersione dei gruppi e dalla facilità di comunicazione, piuttosto che da un rigido isolamento di sezioni arbitrarie di tutta la comunità con comunicazioni tanto difficili da essere impossibili», in Smithson A. e S., op. cit. p. 31-34.

6 «La mobilità è diventata la caratteristica del nostro periodo. Questa mobilità sociale e fisica (la sensazione cioè di una certa specie di libertà), rappresenta uno dei fattori che tengono unita la nostra società. Simbolo di questa libertà è l'automobile (posseduta individualmente). La mobilità è la chiave, dal punto di vista sociale e organizzativo, per l'urbanistica, perché la mobilità non è una caratteristica esclusiva delle strade, ma dell'intero concetto di una comunità mobile e frammentata. Le strade (insieme alle linee elettriche e alle fognature) formano l'infrastruttura fisica essenziale della comunità. Il fatto più importante, riguardo alle strade,

rifondazione della città esistente, che viene studiato e approfondito attraverso il progetto per Berlino del 1958 e il *London Roads Study* del 1959.

Nel piano per Berlino il traffico pesante che attraversa il centro viene incanalato nelle autostrade urbane tangenti a questo, mentre alla maglia stradale esistente si sovrappone un sistema sopraelevato per i pedoni, contenente spazi di servizio quali ristoranti, mercati e negozi. I collegamenti tra i due sistemi, quello stradale e quello pedonale, sono realizzati a metà tra due intersezioni stradali mediante sistemi di scale mobili. Nello studio su Londra, il centro della città risulta attraversato da una rete di autostrade urbane a cui si affida il compito di fornire «una serie di *punti fissi identificabili* (luoghi, cioè, in cui si possa osservare una relazione con la struttura cittadina)»⁷.



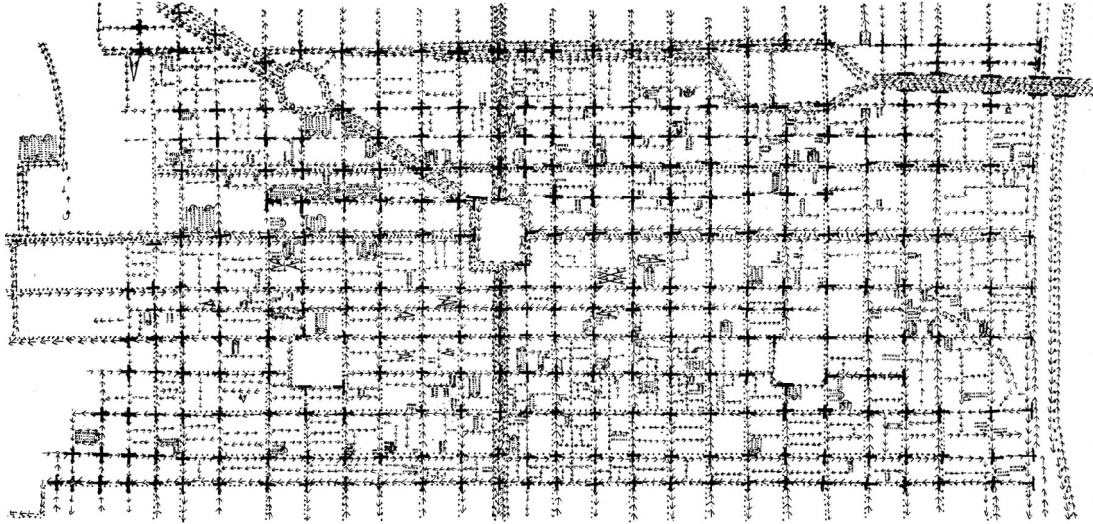
Alison e Peter Smithson,
1.11, *London Roads Study* (a sinistra)
1.12 Piano per Berlino (a destra)

Il problema del rapporto tra mobilità e riconoscibilità della città è affrontato nel Piano per Philadelphia che Louis Kahn elabora nel 1953, in cui la struttura urbana è reinterpretata e rappresentata in base al funzionamento fluidodinamico del traffico automobilistico. Le grandi torri-parcheggio, che costituiscono una parte essenziale del progetto delle

è che esse sono grandi e hanno la stessa funzione di qualsiasi altra caratteristica topografica, collina o fiume: creano delle divisioni geografiche e quindi sociali. Perciò progettare una strada, specialmente in un'area già edificata, è una questione molto seria, perché si deve cambiare fondamentalmente la struttura della comunità. ... **Oggi, il nostro difetto più ovvio è la mancanza di comprensibilità e di identità nelle grandi città; la risposta sta sicuramente in un chiaro sistema di strade su larga scala: la «AUTOSTRADA URBANA» la cui funzione non è solo migliorativa, ma unificante. Per soddisfare questa funzione unificante, tutte le strade devono essere integrate in un sistema, ma la spina dorsale di questo sistema è rappresentata dalle autostrade nelle stesse aree edificate, dove proprio la loro dimensione, in relazione all'altro sviluppo, le rende capaci di assolvere la funzione unificante visuale e simbolica mentre, allo stesso tempo, fanno realmente funzionare l'intero complesso [grassetto nostro]**», in Smithson A. e S., op. cit. p. 52-53

7 Smithson A. e S., op. cit. p. 65

autostrade urbane, sono intese quali unici elementi di riferimento e di identificazione della realtà metropolitana⁸.



1.13, Louis Kahn, Piano per Philadelphia, studio dei flussi di traffico

L'introduzione della dimensione della mobilità in ambito urbano induce riflessioni sul tema dei mutamenti nei modi di percezione della città e, di conseguenza, sulla sua rappresentazione. Negli anni Cinquanta ha origine in Inghilterra, fra le pagine di *Architectural Review*, diretta da Nikolaus Pevsner e James Maud Richards, il concetto di *townscape* con cui l'architettura e la progettazione urbana vengono messe in relazione alla cultura visiva con il ritorno all'estetica del pittoresco quale intento di fondo⁹. Nel 1961 viene edito *Townscape*, una grammatica del paesaggio urbano, nel 1960 *Image of the City*, di Kevin Lynch, nel 1964 *The View from the Road* di Lynch e Donald Appleyard. Questo studio, espressamente rivolto ai progettisti, introduce per la prima volta l'idea di un paesaggio relativo al punto di vista dell'automobilista, la cui visione viene analizzata secondo alcune categorie della psicologia della percezione, quali la sensazione del

8 Il progetto di Kahn è assunto da Kenneth Frampton quale esempio del tentativo di risolvere una parte del duplice dilemma che egli individua nella condizione urbana contemporanea: «primo, in quale modo le forme megastrutturali, come la freeway, possono essere utilizzate per costituire un riferimento di identità nella realtà metropolitana a grande scala; secondo, tema collegato al precedente, quale può essere una formulazione adeguata dei grandi elementi urbani come le residenze di massa, di modo che queste non soltanto si riferiscano alla scala metropolitana, ma, allo stesso tempo, "collochino" l'uomo e contribuiscano ai bisogni fondamentali di associazione e identità», Frampton, K., *The Generic Street as a Continuous Built Form* in Anderson, S., *On Streets*, MIT Press, 1978, p. 309

9 Afferma Vittorio Gregotti: «Il loro discorso si propone come una ripresa del pittoresco, attribuisce ancora all'intervento compiti di restituzione, si offre volutamente come frammentario, narrativo, fatto di relazioni percettive tra cose, ma è volto con decisione verso il problema della fondazione di un linguaggio dell'ambiente fisico, della istituzione sia pure locale della sua sintassi e della sua morfologia», in Gregotti, V. *La strada: tracciato e manufatto*, Casabella 553-554, 1989, p.2

movimento e dello spazio, l'orientamento, la forma sequenziale. Lynch propone un vero e proprio metodo di composizione della percezione, in cui ogni variazione (una curva, una salita, un restringimento del campo visivo improvviso), ogni inserimento (oggetti sui bordi, sospesi) ha un preciso compito e contempla una precisa reazione. Un altro studio, meno noto del precedente, è offerto dal libro *As in Ds: an eye on the road* di Alison Smithson. Pubblicato nel 1983, è «un diario che registra la sensibilità in evoluzione di un passeggero in un'automobile nei confronti del paesaggio post-industriale»¹⁰. Vi si trovano raccolti ordinatamente i commenti, gli schizzi, le fotografie realizzati dall'architetto olandese in diversi viaggi in automobile per i medesimi percorsi attraverso il medesimo territorio, compiuti in Inghilterra negli anni Settanta. Tramite un'osservazione sistematica viene condotto un vero e proprio esperimento con il duplice scopo di valutare i mutamenti nel modo di percepire il territorio da un lato, e di recuperare alla modernità (che non viene assolutamente rinnegata, anzi, esaltata nelle sue forme di libertà attraverso l'automobile) la sensibilità pittoresca che, secondo l'autrice, era in grado di cogliere la bellezza del paesaggio in modo totale. Nessun intento didascalico è alla base di questo lavoro, né alcuna volontà di codificare l'esperienza percettiva, ma il desiderio di verificare ed esaltare le possibilità di conoscenza della realtà in tutte le sue forme offerte da una semplice Citroën DS che dà forma al libro.

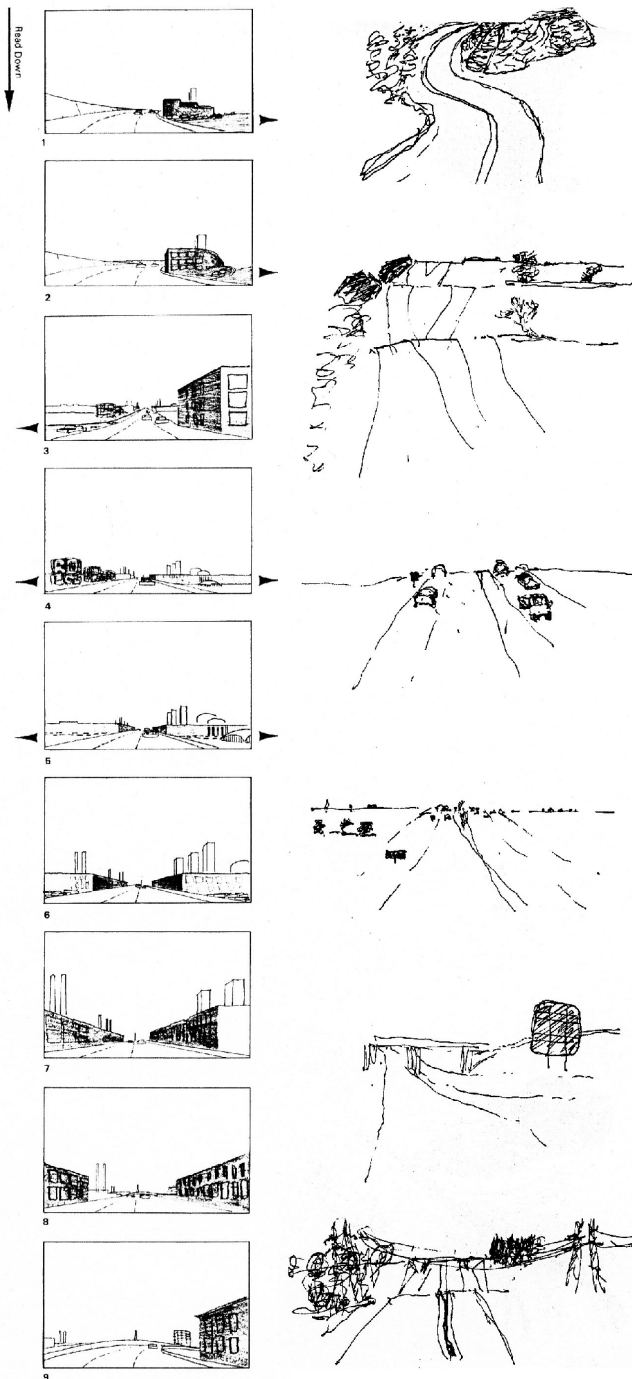
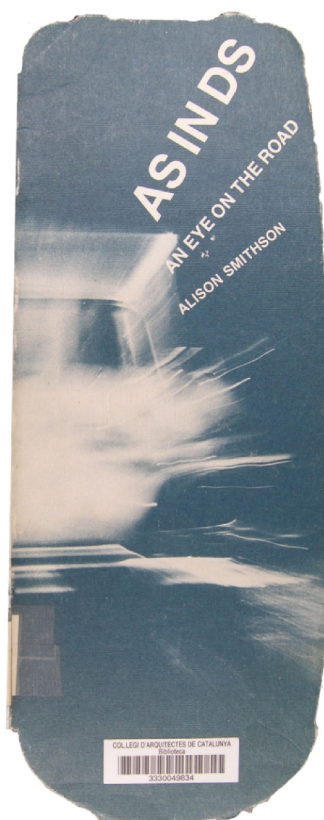
Nonostante gli sforzi di interpretare il tema del progetto infrastrutturale nell'ottica della complessità della realtà urbana, negli anni Sessanta vengono progettate e costruite autostrade urbane in molte città unicamente secondo i criteri della facilitazione del traffico e della monofunzionalità del manufatto stradale. Lo studio del parkway americano nel suo processo di trasformazione e della *Ronda de Dalt* di Barcellona rende evidente il carattere complesso della strada come architettura generatrice di luoghi e di qualità urbane. Nel caso di Barcellona si vedrà come all'interpretazione della strada come architettura lineare che produce una descrizione narrativa, si affianca una visione "trasversale" della strada come elemento di connessione tra i bordi della città e struttura per nuovi luoghi. «Il movimento lungo un cammino tracciato, e perfino la delimitazione della strada quale spazio pubblico esteso sono profondamente radicati nell'esperienza dell'uomo. Questo è il motivo per cui le continue profezie sulla fine della funzione della strada come *luogo* di comunicazione umana non si sono avverate»¹¹.

10 Peter Smithson, prefazione a Smithson, A., *As in Ds: an eye on the road*, Delft University Press, 1983, p.1

11 Rykwert, Joseph, *The Street: The Use of its History in On Streets*, MIT Press, 1978, p. 15

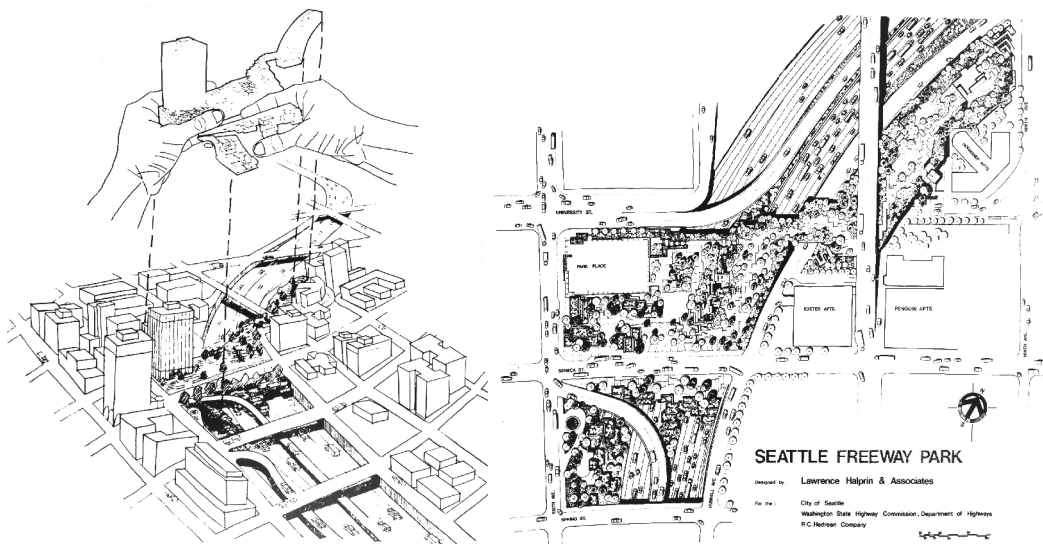
Confronto di due sequenze di schizzi dal
punto di vista dell'automobilista:

- 1.14 Kevin Lynch (a sinistra)
- 1.15 Alison Smithson (a destra)
- 1.16 Frontespizio di AS in DS (in basso)



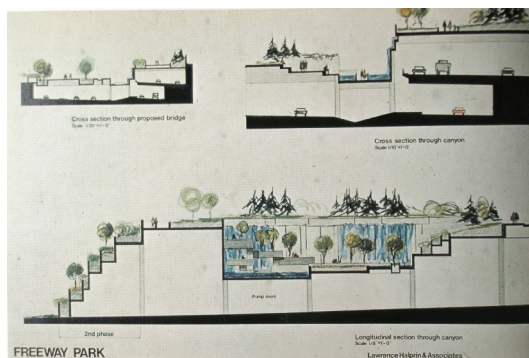
Il tema della soluzione dei conflitti tra autostrada urbana e città è stato affrontato essenzialmente in due modi, coprendo della strada mediante spazi di uso civico oppure articolando la sezione stradale alla ricerca di un rapporto con il tessuto urbano.

Un esempio del primo approccio è costituito dal Seattle Freeway Park progettato da Lawrence Halprin, autore di *Freeways*, edito nel 1966. Elaborato a partire dal 1970 e aperto al pubblico nel 1976, il parco è realizzato in forma di canyon corredato di fitta vegetazione e corsi d'acqua con il duplice scopo di coprire i rumori del traffico e di simulare uno spazio dal carattere naturale in una sorta di rivisitazione del pittoresco in chiave moderna. Secondo Halprin «il trucco consiste nel considerare la vecchia autostrada come parte del paesaggio urbano e sottometterla piuttosto che lamentarsi della sua presenza»¹².



1.17, 1.18, 1.19, 1.20

schizzo, planimetria, fotografia aerea e sezioni del Seattle Freeway Park



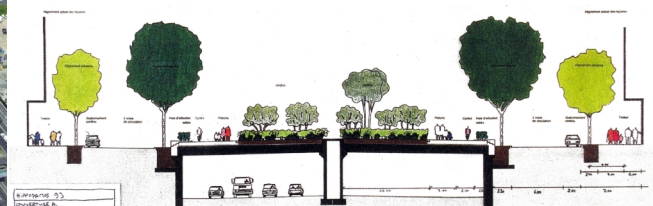
¹² *Seattle Freeway Park*, Process: architecture n.4, Tokyo, 1978 p.230

L'inserimento di parchi quali sovrastrutture di autostrade è utilizzato spesso quale criterio alla base di operazioni di riqualificazione di periferie e aree industriali dismesse. E' il caso del Plaine Saint-Denis, l'area alla periferia di Parigi a nord della circonvallazione (il Périphérique) che si estende tra i margini dei comuni di Saint-Denis e Aubervilliers, sviluppatasi dal 1850 al 1960 come area industriale. In seguito alla fuga dell'industria negli anni Sessanta, la trasformazione della zona in una specie di deserto è stata accelerata dalla conversione in autostrada dell'antico asse reale che collegava Parigi a Saint-Denis. Il gruppo di progettazione incaricato, composto da Yves Lion, Pierre Riboulet, Christian Devillers, Michel Corajoud, Bernard Reichen e Philippe Robert, elabora tra il 1991 e il 1994 un piano fondato su tre obiettivi, la valorizzazione degli elementi del paesaggio, la realizzazione di una rete fitta e diversificata di strade e spazi pubblici e la commistione in ogni quartiere di usi diversi (uffici, residenze e negozi). L'autostrada viene coperta per un chilometro da una piastra in cui si organizzano giardini e spazi pubblici.



1.21, 1.22, 1.23

vista dall'alto (a sinistra), fotografia di un viale (sopra) e sezioni della copertura i (in basso)

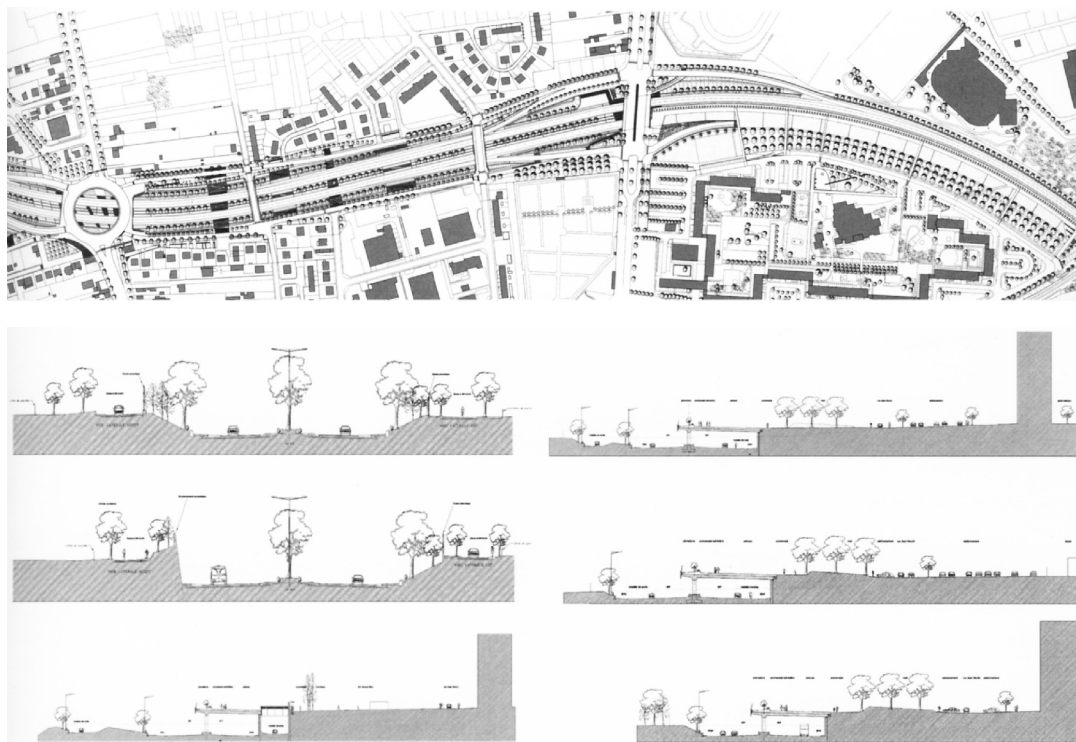


La scelta di non nascondere la strada e di renderla uno degli elementi del progetto di trasformazione urbana viene intrapresa nella realizzazione del Boulevard Intercommunal Du Parisien a Parigi. Qui i progettisti (Patrick Duguet, Thierry Rousselet, Jocelyn Le Haret, Cécile Marzouvanlian), articolano la sezione in modo vario, escludendo, in corrispondenza di un nucleo abitato, il ricorso a una copertura totale in favore di un aggetto sulla sede stradale che consente la collocazione di un viale e di una serie di spazi pubblici. Sulla

strategia complessiva del progetto Patrick Duguet afferma che «discreto o onnipotente che sia, il BIP non si nasconda: è un elemento strutturante che qualifica gli spazi attraversati. ... *L'autostrada urbana modifica il lavoro dell'architetto integrandolo a quello dell'ingegneria stradale e del paesaggio a grande scala. Il movimento, l'idea di molteplici percorsi e approcci organizzano gli spazi, le percezioni alla scala del luogo e dell'intorno.* ... Il lavoro è consistito nell'utilizzare il progetto stradale come elemento di un progetto federatore per la città, come un'ossatura di una ricomposizione urbana. Lo spazio pubblico è utilizzato come leva strategica dell'azione pubblica, al fine di definire un progetto urbano lineare»¹³.

1.24, 1.25

planimetria e sezioni del boulevard
intecomunal du paris



Attraverso lo studio dell'origine e della metamorfosi del *parkway* e la descrizione di un progetto urbano contemporaneo quale la *Ronda de Dalt*, con il presente lavoro si vogliono indagare le potenzialità della strada quale elemento di ri-organizzazione e di trasformazione del territorio urbano al di là della funzione di mero collegamento. Alla dimensione lineare, a cui corrisponde un tipo di descrizione e di narrazione continua e sequenziale, si affianca,

¹³ Duguet, Patrick, *Boulevard intercommunal du Paris Paris 1993-2002*, in Maffioletti, Serena, Rocchetto, Stefano, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, ed. Il Poligrafo, Padova 2002, p.82

prendendo il sopravvento, la dimensione trasversale con la conseguente trasformazione della strada in sistema complesso che, attraverso le variazioni dei suoi bordi e delle sue sezioni, attira in sé i caratteri urbani e che, in quanto spazio pubblico a grande scala, diventa componente fondamentale per l'evoluzione della città.

2. Il parkway americano 1866 - 1935

Definizione di
parkway

Il concetto di “parkway”, letteralmente “strada-parco”, non possiede una definizione univoca. Sin dalla sua origine, dovuta a Frederick Law Olmsted nella seconda metà dell'Ottocento, il termine è stato utilizzato per indicare strade con caratteri differenti, e più volte, come si vedrà in seguito, studiosi e architetti si sono cimentati a fornirne un'interpretazione chiara e inequivocabile. In *Parkway and Land Values* (1937) John Nolen afferma: «Cos'è un parkway? In cosa differisce da un boulevard, da una avenue, o da un highway abbellito con alberi? Questi termini e molti altri sono stati applicati modo così superficiale e si sono cristallizzati nell'uso comune come nome di luoghi così differenti fra loro, che nient'altro se non una conoscenza diretta del sito specifico consentirà di applicare in modo certo a un “parkway” in una certa città ciò che si è imparato osservando un “parkway” in un'altra città»¹.

Del parkway sono ben individuabili la configurazione originaria e la motivazione alla base della sua ideazione, l'introduzione in aree urbane che versano in condizioni critiche di un percorso piacevole dal carattere naturale che ne consenta una rinascita, sia dal punto di vista sociale che economico. Immediatamente dopo la sua concezione il parkway comincia a subire variazioni tipologiche in stretto rapporto con le trasformazioni della città americana e alla diffusione dell'uso dell'automobile.

John Charles. Olmsted, nel 1915, include nella definizione di parkway quattro tipi di strada: i parchi “allungati”, o parchi lineari, che possiedono i caratteri di paesaggio dei parchi che connettono; la semplice strada “ornamentale” progettata per elevare il valore delle proprietà adiacenti; qualunque via di comunicazione che abbia un aspetto più “piacevole”, dal punto di vista naturale, di una strada ordinaria; il risultato della combinazione tra quest'ultimo tipo e il parco allungato.

Nonostante non sia formulabile una definizione precisa e, soprattutto, esaustiva del parkway, è però possibile tracciarne, attraverso lo studio di alcuni esempi, il processo di trasformazione tipologica dalla metà del diciannovesimo secolo ad oggi.

Fasi evolutive
del parkway: il
parkway urbano

Christian Zapatka² articola l'evoluzione del parkway in tre fasi, la fase urbana, la fase suburbana, la fase nazionale, secondo i tipi di relazione che questa nuova infrastruttura instaura nel tempo con la città e il territorio circostante. Altri studiosi distinguono una prima

¹ Nolen, J., *Parkway and land values*,

² Zapatka, Christian, *I parkways americani: origine ed evoluzione della strada-parco*, in Lotus 56, 1987, p.97

fase in cui il parkway è un elemento subordinato ai parchi urbani, e una seconda in cui il parkway possiede un'identità autonoma dovuta soprattutto alla comparsa dell'automobile nella scena urbana e territoriale. La sua ideazione si deve ad alcuni architetti paesaggisti tra cui Frederick Law Olmsted, Calvert Vaux e Charles Eliot, i quali affrontano il problema dell'inserimento di nuovi parchi urbani nei sistemi urbani esistenti. Ragionando sulla definizione dei limiti e sui sistemi di accesso a tali parchi, essi si trovano ad affrontare il tema della rapida espansione della città americana in rapporto alle infrastrutture stradali. I primi progetti prevedono strade asfaltate molto larghe che servono a collegare i parchi fra loro o ad alcune zone residenziali posizionate entro i confini della città. Il percorso pedonale, formalmente definito e separato dal flusso dei veicoli mediante filari di alberi, assume uno spessore sempre maggiore fino a includere gran parte delle "dotazioni di natura" della città.

L'origine del parkway è legata alla questione più generale della trasformazione della città americana nel diciannovesimo secolo e alla realizzazione dei primi grandi parchi urbani; questi non vengono concepiti come isole di nostalgia per la dimensione rurale ormai perduta nella civiltà moderna, ma come elementi essenziali e fondanti di una città che, per evolversi positivamente, deve procedere a un "recupero della natura". In tale ottica, la natura « non è solo lo strumento per conseguire una più evoluta efficienza e migliori condizioni igieniche, sinonimo di più matura coscienza civile e sociale, ma è anche il cardine su cui ricostruire l'unità complessiva di un ambiente degradato ... Come ha affermato Albert Fein, il parco sostituisce l'edificio religioso che aveva simboleggiato lo spirito unitario della primitiva comunità; la città, organizzandosi intorno ai propri spazi verdi, ritrova la perduta unità, e ricostruisce un simbolo laico della scomparsa *community* »³. Il linguaggio formale adottato nei progetti di parco è quello del landscape pittoresco importato dalla tradizione inglese.

L'origine del p.
è legata allo
sviluppo della
metropoli
americana

Le città americane, evolutesi nei secoli sedicesimo e diciassettesimo per la maggior parte come nodi commerciali, sono caratterizzate, fino alla realizzazione dei sistemi di trasporto urbani nell'Ottocento, da una configurazione spaziale compatta, da un'elevata densità edilizia e dal sovraffollamento delle aree residenziali. Le condizioni di instabilità di una città ancora in fase di profonda trasformazione, inducono numerosi intellettuali e politici,

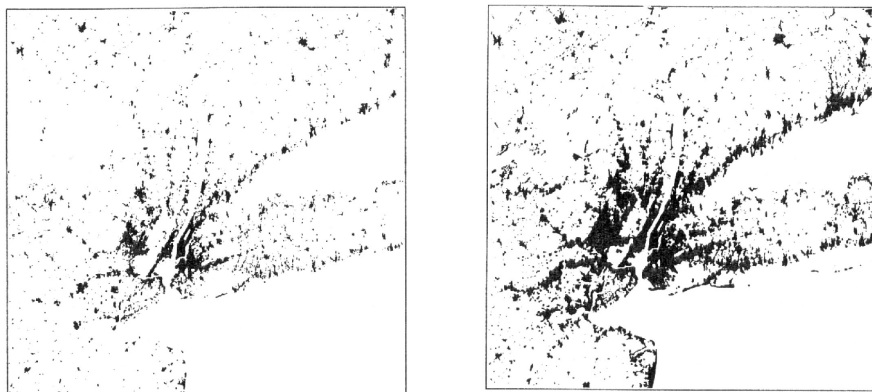
Le città
americane
nell'Ottocento
sono compatte

3 Dal Co, F., *Dai parchi alla regione. L'ideologia progressista e la riforma della città americana*, in G. Ciucci, F. Dal Co, M. Manieri Elia, M. Tafuri, *La città americana. Dalla guerra civile al New Deal*, Editori Laterza, 1973, p. 179

specialmente del Sud, ad assumere posizioni anti-urbane in favore della celebrazione delle virtù di uno stile di vita agricolo e pastorale. Coerentemente, si decide di collocare la nuova capitale dello stato federale non in una città esistente ma in un nuovo territorio federale lontano da qualunque metropoli.

Agli inizi del diciannovesimo secolo New York, ben lontana dall'essere una regione metropolitana, è una piccola città mercantile che conta sessantamila abitanti stipati in un miglio quadrato all'estremità meridionale dell'isola di Manhattan. Nel territorio circostante, al di fuori dei margini urbani, si trovano piccoli centri portuali e, nella campagna, una moltitudine di piccole città, villaggi e fattorie in cui vivono circa trecentomila persone molte delle quali non hanno rapporti diretti con New York la cui vita si svolge prevalentemente all'interno senza relazioni con i dintorni. Le uniche vie di comunicazione veloce sono quelle fluviali, essendo quelle terrestri percorribili con difficoltà e malsicure. Nell'Ottocento la città si sviluppa in direzione nord-sud; nel 1832 vengono aperti i tracciati riservati alle vetture a cavallo affiancando la linea della *New York and Harlem Railroad*. Anche dopo l'introduzione dei mezzi di trasporto a vapore l'utilizzo della carrozza viene mantenuto e, anzi, esteso in importanti strade della città.

Tra il 1850 e il 1900 le grandi innovazioni tecnologiche, i mutamenti economici e i fenomeni di immigrazione dall'Europa trasformano uno stato "rurale" in uno stato "urbano" avente New York come centro più importante. In questo periodo si delineano i contorni della regione metropolitana; grazie allo sviluppo e alla diffusione della ferrovia regionale, della ferrovia urbana elettrificata e, a New York City, del trasporto ferroviario sopraelevato, la popolazione residente si quadruplica passando da un milione e seicentomila a sei milioni e duecentomila unità, mentre l'area impiegata per usi urbani aumenta di tre volte tra il 1860 e il 1900.



2.1 La regione metropolitana di New York nel 1900 e nel 1935

Di fronte a trasformazioni così consistenti che pongono all'attenzione numerosi problemi, tra i quali il rapporto tra crescita e forma urbana, l'integrazione delle infrastrutture, la vivibilità della città, alcuni intellettuali cominciano a ragionare sull'introduzione dell'idea di natura in ambito urbano. Per "natura" intendono un'insieme di qualità sceniche e valori morali identificati in un ambiente pastorale in cui uomo e natura si trovano in un equilibrio che Leo Marx chiama "*middle landscape*"⁴. Nonostante essi deplorino le condizioni inumane in cui versa la nascente metropoli contemporanea e si oppongano all'impiego acritico della griglia ortogonale, realisticamente riconoscono l'ineluttabilità della crescita urbana ragionando, però, sulla necessità di introdurre nella città, come compensazione, spazi pubblici dal carattere naturale a servizio dei residenti. Secondo David Schuyler, il concetto del *new urban landscape* ha fra i suoi presupposti l'idea di una città differenziata al suo interno per parti funzionali; la commistione delle funzioni urbane, in particolare la residenza e il luogo di lavoro, secondo i sostenitori, provoca conflitti insuperabili. Lo sviluppo dei nuovi mezzi di trasporto e l'estensione delle infrastrutture assumono così un ruolo decisivo nell'organizzazione della nuova città, in particolare come elementi regolatori della sua trasformazione⁵. I fautori del "nuovo paesaggio urbano" rivolgono la loro attenzione ai "cimiteri rurali" costruiti negli anni trenta dell'Ottocento in zone molto distanti dai centri urbani, unici spazi aperti al pubblico che, tramite la loro conformazione curvilinea e la loro naturalità progettata, consentono un'esperienza alternativa a quella della città.

Si forma il concetto di *new urban landscape*: la natura a servizio della città

Si forma, quindi, un movimento d'opinione per la costruzione di parchi urbani che si differenzia dagli analoghi europei per la maggiore urgenza e forza con cui il problema viene posto. In Europa, infatti, nelle maggiori città nel medesimo periodo vengono aperti ai cittadini i parchi reali per fronteggiare la necessità di spazi aperti. Unitamente alla carenza

I modelli sono i parchi urbani europei

4 A partire dallo studio de *La Tempesta* di William Shakespeare Leo Marx affronta il tema dell'ideale pastorale nell'America del Settecento e dell'Ottocento in relazione alla nuova condizione urbana. Egli sostiene che «la commedia non incoraggia l'illusione che un allontanamento permanente dalla città sia possibile o desiderabile. Ma l'esilio temporaneo, o il rinnovamento psichico, può essere interpretato anche in termini politici. Se la città è corrotta, è l'uomo che ha compiuto questo viaggio alla scoperta di se stesso colui a cui spetta il compito di ripristinare la giustizia, il corrispondente politico dell'equilibrio psichico. Così, l'azione simbolica, così come si presenta nelle nostre leggende americane, si svolge in tre fasi spaziali. Comincia in una città corrotta, passa attraverso la natura incontaminata per poi tornare nuovamente nella città. ... Per quanto la conclusione conferisca credibilità alla speranza pastorale, essa approva la via di Prospero, non quella di Gonzalo; il modello per la riforma politica non è né Milano né l'isola poiché esistevano fin dall'inizio, ma è un simbolico *middle landscape* creato dalla mediazione di arte e natura», in Marx, Leo, *The machine in the garden : technology and the pastoral ideal in America* , Oxford University Press, 1964, p.71, traduzione dell'autore della tesi.

5 Schuyler, David. *The new urban landscape : the redefinition of city form in nineteenth-century America* / David Shuyler, Baltimore ; London : the Johns Hopkins university press, 1988, p.4

di salubrità si lamenta anche la scarsa disponibilità di spazi e strutture ricreative la scadente qualità di quelli esistenti. Nel 1851 Downing afferma: «Finora New York si è accontentata di piccoli prati, semplici macchie verdi che formano le piazze della città, nell'errata convinzione che queste siano parchi». William Cullen Bryant, poeta e redattore del *New York Evening Post*, in seguito a un viaggio a Londra afferma che i parchi urbani sono necessari «per la salute pubblica e per la felicità della gente» e manifesta il suo rimpianto per l'assenza di progetti di parchi e giardini pubblici al centro dell'isola di Manhattan. Circa la relazione tra il carattere del parco urbano e la città, H.W.S. Cleveland afferma che il parco deve offrire un panorama che contrasti il più possibile con le strade e gli isolati intorno ad esso.

Il progetto del Mall di Washington.
Problema del rapporto tra parco e maglia urbana

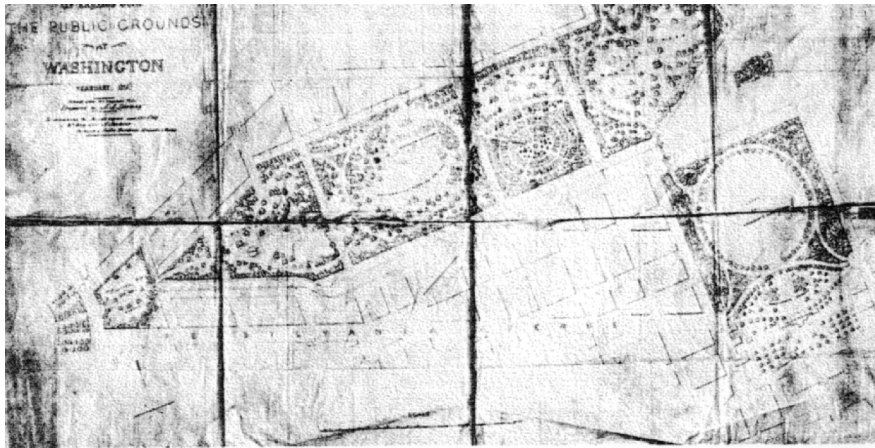
Uno dei primi e importanti esempi di parco urbano, in cui si sperimenta l'applicazione del pittoresco alla dimensione urbana, è il progetto di risistemazione del Mall a Washington redatto da Andrew Jackson Downing al ritorno da un viaggio in Europa compiuto con Calvert Vaux. Il Mall è una *grand avenue*, larga poco più di quattrocento metri e lunga quasi un miglio, disegnata da Pierre L'Enfant, il progettista della capitale degli Stati Uniti, per collegare il Campidoglio alla residenza presidenziale.

Il parco è qui un elemento che, pur essendo inserito nella griglia urbana, si mostra chiuso rispetto al contesto costruito nella configurazione dei percorsi interni digradanti verso la riva del fiume Potomac e nella fitta cortina di alberi che cinge ricalca il perimetro esterno del parco. Le uniche tre strade urbane che attraversano il giardino per esigenze di traffico vengono schermate da fitte alberature per escludere le visuali verso gli isolati della città per “salvaguardare” l'atmosfera del parco. Secondo Francesco Dal Co « l'opera di Downing è uno dei primi tentativi di definizione dei canoni del pittoresco, ma non esprime compiutamente una teoria organica sull'uso del landscape come specifico strumento urbanistico»⁶.

Nel 1851 viene varato il primo Park Act, atto ufficiale mediante il quale si autorizza l'amministrazione della città di New York ad acquisire un'area al centro dell'isola di Manhattan per realizzare un grande parco per i cittadini. E' un momento importante in quanto, come evidenzia Norman T. Newton, per la prima volta nella storia non viene imposto alcun tipo di restrizione all'accesso; il parco, costruito con finanziamenti pubblici, viene aperto indiscriminatamente a tutta la cittadinanza⁷. Già da alcuni anni esistono spazi

⁶ Dal Co, F., op. cit. p. 173

⁷ Newton, N. T., *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, The Belknap Press of



2.2 progetto di sistemazione del Mall a Washington

aperti a New York, quali il Battery e il Bowling Green all'estremità meridionale di Manhattan, ma non possiedono né l'estensione né il carattere di un grande parco per lo svago.

Mediante il Park Act viene acquisita una porzione di territorio denominata *Jones's Wood*, delimitata ai quattro lati dalla Terza Avenue, dall'East River, dalla sessantaquattresima e dalla settantacinquesima strada. In seguito, ritenendo l'area troppo poco estesa in rapporto alla crescita della città, William Cullen Bryant, redattore dell'*Evening Post* di New York e del *Horticulturist* insieme a Downing, i quali, già nel 1844, hanno suggerito l'area poi assegnata al parco dal Park Act, sostengono con forza l'acquisizione di un'altra area al centro dell'isola intorno al Croton Reservoir, una cisterna pubblica. Il 21 Luglio 1853 un nuovo atto, l'*Amended Park Act*, destina al parco l'area compresa tra la Quinta Avenue, l'Ottava Avenue, la cinquantanovesima strada e la centoseiesima (l'estensione alla centodecima strada sarà conclusa nel 1863). Viene esclusa da questa seconda legge l'area prospiciente l'East River. Nel 1857 la Commissione del Parco, costituitasi lo stesso anno, bandisce un concorso di progettazione; delle trentaquattro proposte pervenute viene scelta quella intitolata «Greensward», presentata da Calvert Vaux e Frederick Law Olmsted, già

Olmsted e Vaux progettano il Central Park.

soprintendente ai lavori del parco. Le norme contenute nel bando sono precise: i due fronti residenziali lungo la quinta e l'ottava Avenue devono essere collegati da almeno quattro strade trasversali al parco che deve contenere un campo da parata di quaranta acri, tre campi da gioco, un lago per il pattinaggio invernale, una fontana, una torre panoramica, un giardino fiorito e vari luoghi per esposizioni pubbliche. Il progetto vincitore è articolato in tre parti: una tavola di progetto larga circa quattro metri, una relazione illustrativa e undici studi del sito nella condizione di fatto e nella nuova configurazione. Istituito un nuovo ufficio per l'esecuzione del progetto con Olmsted in qualità di architetto in capo e Vaux quale suo

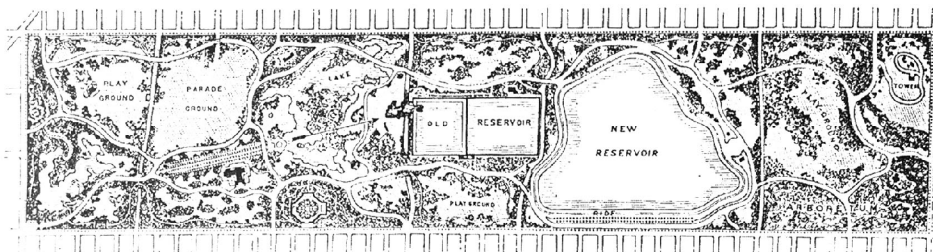
Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1971, p. 267

assistente, Olmsted, come richiesto dai commissari, si reca in Europa per studiare i parchi del vecchio continente. Durante il viaggio incontra Jean-Charles Adolphe Alphand, studia il Bois de Boulogne e visita il parco di Birkenhead, progettato da Sir Joseph Paxton. Dalla fine della Guerra Civile (1861) in poi, l'avanzamento dei lavori viene più volte turbato dalle ripetute dimissioni di Olmsted e Vaux, in perenne contrasto con la commissione il cui operato risponde a criteri essenzialmente politici. In occasione delle loro prime dimissioni i due progettisti si firmano «landscape architects», dando così origine ufficiale a una nuova figura professionale che «instaura con il paesaggio la stessa relazione che l'architetto instaura con l'edificio»⁸. Nel 1872 Olmsted e Vaux decidono di porre fine al loro sodalizio, l'anno successivo Olmsted abbandona definitivamente i lavori del Central Park.

Il progetto del Central Park costituisce una tappa molto importante dell'architettura urbana americana, sia riguardo ai modi di relazione tra istituzione pubblica, collettività e progettisti, sia riguardo alla qualità dell'operazione di *planning* a scala urbana. Secondo Lewis Mumford «Olmsted ha fatto ben più di un progetto di un parco, di una battaglia con i politici, Egli ha introdotto un'idea, l'idea di usare il *landscape* in maniera creativa. Rendendo urbana la natura, egli ha “naturalizzato” la città». Nella relazione di accompagnamento al progetto di concorso Olmsted e Vaux menzionano esplicitamente, quali riferimenti europei, i giardini delle Tuileries, Regent's Park e i boulevard; questi ultimi vengono indicati, però, come modelli imperfetti poiché traditi nel loro disegno dalla sovrapposizione di esigenze funzionali diverse. Un tema rilevante che i progettisti hanno dovuto affrontare è quello dei bordi del parco e delle relazioni tra il sistema dei percorsi interni con il sistema infrastrutturale della città. L'area assegnata alla costruzione del parco viene individuata entro la maglia viaria ortogonale con un rapporto di lunghezza dei lati di uno a cinque; poiché la posizione e l'ampiezza del parco costituiscono un ostacolo ai flussi del traffico urbano, tra le indicazioni di progetto da rispettare contenute nel bando di concorso v'è la realizzazione di quattro strade di attraversamento all'interno del perimetro del parco in direzione nord-sud. La soluzione di Olmsted prevede una gerarchia dei tipi di percorso: le quattro strade carrabili trasversali tracciate a una quota inferiore rispetto al parco; una via anulare composta da un percorso interno per i servizi di gestione e sorveglianza e da viali per il transito a cavallo; i viali pedonali. Se i parchi urbani di Hausmann a Parigi sono costruiti intorno a un'infrastruttura, come il parco di Montsouris, il Central Park è il primo

Il conflitto con la
maglia viaria
urbana viene
risolto
organizzando
gerarchicamente
i percorsi interni
al parco

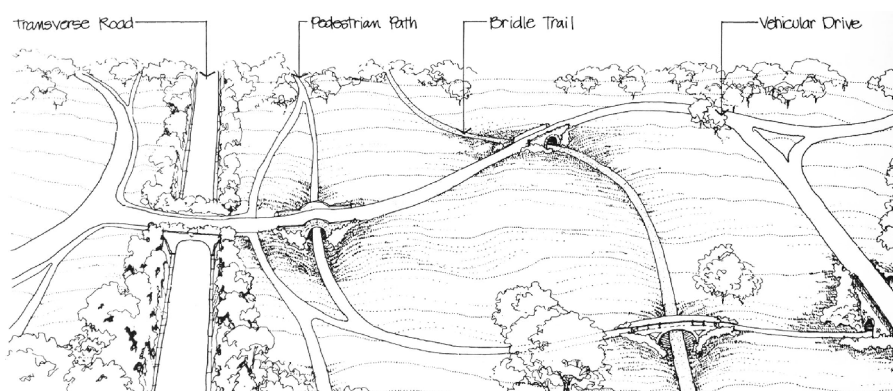
⁸ Newton, N. T., op. cit., p.273



2.3 Central Park, progetto di concorso



2.4 Central Park, stato attuale



2.5 Gerarchia dei percorsi del Central Park

esempio a grande scala dell'integrazione tra strada urbana e parco e di quella separazione dei sistemi viari e non interferenza dei tipi di traffico che saranno assunti tra i principi di base nell'architettura infrastrutturale urbana in America nei decenni successivi.

Nel 1860 Brooklyn è la terza città degli Stati Uniti quanto a grandezza, dopo New York e Philadelphia, con una popolazione di duecentosettantamila residenti. Nato come borgo agricolo, assume caratteri urbani nel primo decennio dell'Ottocento per crescere sempre più rapidamente nel corso di tutto il secolo. Posizionato sul margine occidentale di Long Island oltre il fiume in corrispondenza dell'estremità meridionale di Manhattan, è, in questo momento storico, una sorta di città dormitorio per i lavoratori di New York; ciononostante, con la sua base industriale crescente e con il centro in continua espansione, si costituisce

I progetti per
Brooklyn

come una città a tutti gli effetti. Allo stesso tempo, il vasto territorio della Kings County oltre il confine di Brooklyn ha ancora carattere rurale con fattorie isolate e piccoli villaggi. Il piano regolatore adottato nel 1839 prevede un'espansione all'esterno delle maglie ortogonali variamente orientate del centro esistente e un sistema di viali diagonali che collegano alcune intersezioni. Nel 1860 l'amministrazione approva la realizzazione di un grande parco pubblico simile al Central Park di Manhattan. La commissione formata allo scopo, scelto quale sito per il nuovo parco un'area non urbanizzata all'estremità meridionale della città, incarica del progetto Olmsted e Vaux nel 1865. I lavori di costruzione iniziano nel 1866 e proseguono ininterrotti fino al 1873, anno dello scioglimento del sodalizio dei due architetti. Il perimetro del parco non è rigidamente incasellato nella griglia urbana come nel caso del Central Park, si adatta all'assetto topografico del terreno ed è marcato da una fitta cortina di alberi e arbusti che ha la funzione di isolare la simulata realtà pastorale dal contesto urbano.

Il *parkway* nasce come soluzione per l'accesso ai parchi urbani

Contemporaneamente all'inizio dei lavori, Olmsted e Vaux cominciano a pensare a un adeguato sistema di percorsi urbano di accesso al grande parco a una scala molto più vasta dell'ambito del loro incarico⁹. Il piano prevede un sistema di strade denominate dai progettisti «parkway», tipo derivato dal boulevard parigino per un migliore adattamento al contesto suburbano della città americana¹⁰. La sezione tipica è organizzata con una carreggiata centrale molto larga per il traffico veloce e, ai lati, le corsie per il traffico locale più lento, i parcheggi e gli accessi agli edifici prospicienti; fra le sedi carrabili sono poste fasce alberate con i percorsi pedonali. Tale sistema ha il proprio centro in Prospect Park che così viene collegato al Central Park, con nuovi parchi da costruire nel Bronx a nord, nel Queens a est e con le spiagge pubbliche di Coney Island a sud. I parkway sono pensati come un'ossatura per successivi insediamenti di quartieri di case unifamiliari che possono così beneficiare di canali per gli spostamenti pendolari che abbiano in sé qualcosa del carattere del parco.

Per sostenere il loro progetto, Olmsted e Vaux elaborano una teoria che pone in relazione il

9 Tali riflessioni sono contenute nel rapporto annuale alla Brooklyn Park Commission del 1866 e riportate in Frederick Law Olmsted / A. Fein (a cura di), *Landscape into cityscape : Frederick Law Olmsted's plans for a greater New York City*, 1968, Cornell University Press, p. 129 e segg. Un riassunto degli intendimenti del piano si trova in E. Macdonald, *Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The Enduring Complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways*, in *Journal of Urban Design*, vol. 7, n.2, 2002, p. 119-123.

10 E. Macdonald, op. cit, p. 118

processo di civilizzazione e i mutamenti dei sistemi stradali. Secondo tale teoria l'evoluzione dei sistemi stradali urbani risulta suddivisa in cinque fasi storiche; la prima è quella delle strette strade pedonali dei primi villaggi e delle città murate; nella seconda, le strade diventano malsane e occupate da carri merci che contendono lo spazio ai pedoni; nella terza fase, alla metà del diciottesimo secolo, ai lati di una carreggiata per carri e cavalli compaiono i marciapiedi sopraelevati per i pedoni, con cunette e canali fognari ai bordi; la quarta fase è quella dei boulevard europei in cui la carreggiata centrale è divisa in due da una fascia mediana pedonale con tappeti erbosi¹¹; l'ultimo stadio è costituito dal parkway, in cui la fascia mediana è essa stessa divisa da una corsia centrale per le passeggiate a cavallo. Il parkway viene concepito come strumento di diffusione capillare delle qualità del parco nei meandri della città assolvendo contemporaneamente alle normali funzioni di accesso alle proprietà. Olmsted e Vaux descrivono il sistema di parkway come «una serie di percorsi progettati con esplicito riferimento al piacere che possono procurare allo svolgimento di attività quali il camminare, il cavalcare e il guidare; per il riposo, lo svago, e per favorire i rapporti sociali ... disposti in modo da essere accessibili da ogni casa ... danno accesso a tutte le case che vi prospettano per tutti gli scopi del traffico ordinario, consentono di andare a cavallo e di guidare senza preoccuparsi dei veicoli commerciali e offrono ampi camminamenti pubblici arredati con sedute e prati in cui possano crescere alberi maestosi ». Le sezioni trasversali manifestano l'influenza dei boulevard europei che Olmsted studia durante i suoi viaggi, in particolare l'Avenue de l'Imperatrice, l'Avenue des Champs Elysées a Parigi e l'Unter den Linden a Berlino. Sebbene il sistema di parkway metropolitano ideato da Olmsted e Vaux non trovi attuazione, vengono realizzati, tra il 1870 e il 1874, l'Eastern Parkway e l'Ocean Parkway.

L'Eastern Parkway ha origine alla Grand Army Plaza, una grande piazza ovale con strade

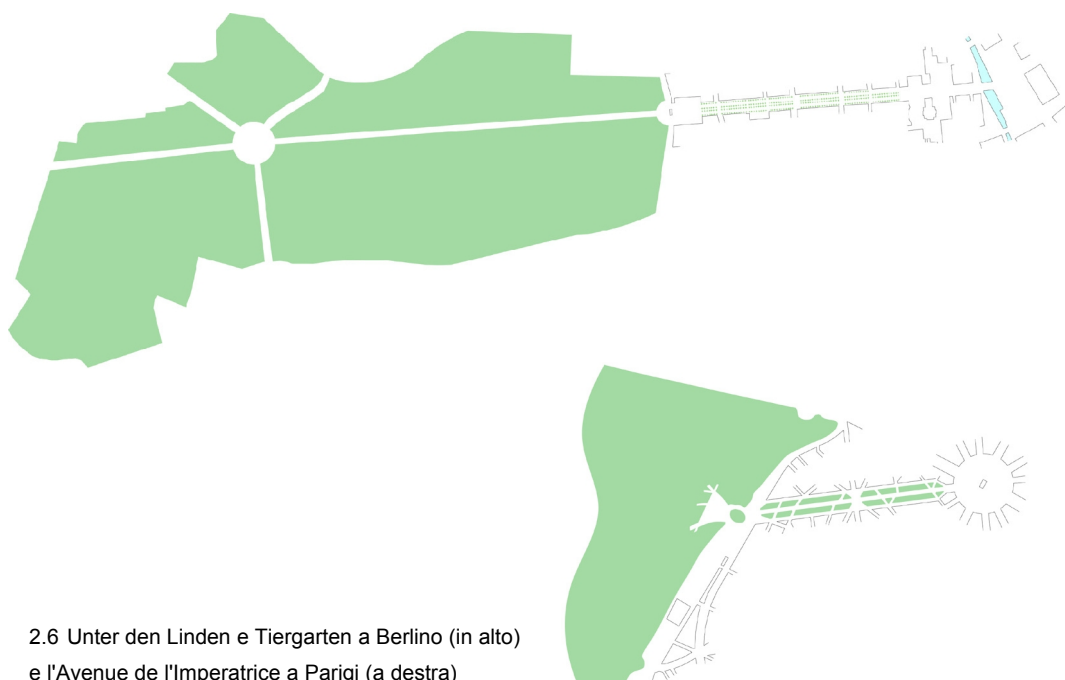
11 «... in Europa esistono alcune opere in cui, in un certo qual modo, si è giunti a un risultato. L'opera tra queste più degna di nota è l'Avenue de l'Imperatrice a Parigi, che connette un palazzo e un giardino situati all'interno della città con un grande parco in periferia. Questa avenue occupa con i suoi bordi alberati una porzione di terreno così ampia (429 piedi di ampiezza) che è lecito considerarla un parco intermedio piuttosto che un elemento del sistema infrastrutturale stradale. E' affiancata da sequenze di ville isolate, e le aree fabbricabili che vi si affacciano hanno un valore molto maggiore di quelle situate intorno ai parchi. La famosa Unter den Linden a Berlino conduce, similmente, da un palazzo a un grande parco rurale all'estremità opposta della città attraversandola esattamente al centro. Vi si affacciano le residenze private e gli alberghi più belli, così come molti edifici pubblici quali musei e gallerie d'arte, e assolve in modo conveniente alle normali funzioni di strada. In nulla differisce dalla strada commerciale ordinaria per il fatto che il processo che è stato descritto in precedenza, per il quale sono stati inseriti binari nelle vecchie strade, è stato spinto un passo più avanti con lo sdoppiamento dei binari e con l'introduzione di una fascia contenente un camminamento all'ombra o un prato e un sentiero per le passeggiate a cavallo» F.L. Olmsted, op.cit., p.158

I primi *parkway*
derivano dal
boulevard

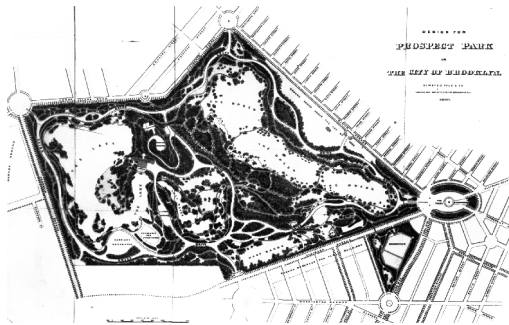
radiali disposte simmetricamente progettata al Prospect Park e si estende a est per quattro chilometri fino al margine della città di Brooklyn. L'Ocean Parkway ha inizio all'estremità sud-occidentale del parco e si estende a sud per nove chilometri fino alle spiagge di Coney Island. Entrambi i parkway, sottoposti alla giurisdizione della Commissione ai Parchi piuttosto che a quella dei Lavori Pubblici, occupano una fascia di sessantaquattro metri di ampiezza contro i ventuno delle comuni strade urbane di Brooklyn, leggermente meno che l'Avenue des Champs Elysées e della Avenue Grand Armée a Parigi. Le sezioni trasversali presentano una strada centrale affiancata da ampi camminamenti rialzati, strade parallele di accesso e marciapiedi, con sei filari di alberi, due su ogni fascia mediana e uno per ogni marciapiedi. Lungo i parkway Olmsted e Vaux ipotizzano la costruzione di ville unifamiliari collocate al centro di un piccolo giardino privato.

I tracciati pressoché rettilinei delle soluzioni realizzate rappresentano un compromesso rispetto all'idea originaria dei progettisti consistente, invece, in andamenti curvilinei conformati su configurazioni topografiche esistenti o progettate. Sull'influenza nella forma urbana esercitata dai due parkway Elizabeth Macdonald scrive: «Sebbene l'Eastern Parkway non abbia avuto l'influenza sulla forma costruita che Olmsted e Vaux hanno immaginato, e l'Ocean Parkway soltanto in parte, l'impatto che i parkway hanno avuto sulla forma urbana è stato tuttavia consistente. Hanno contribuito a imporre la struttura a griglia nel paesaggio cancellando le tracce preesistenti, diventando elementi urbani forti essi

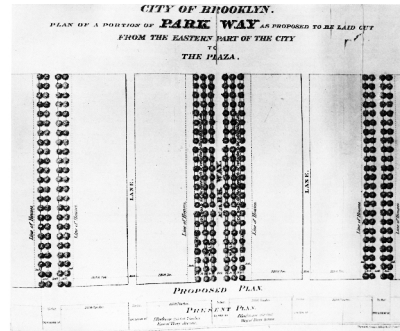
Il *parkway* è
pensato come
elemento
regolatore della
forma urbana



2.6 Unter den Linden e Tiergarten a Berlino (in alto)
e l'Avenue de l'Imperatrice a Parigi (a destra)



2.7 Progetto per Prospect Park, 1865



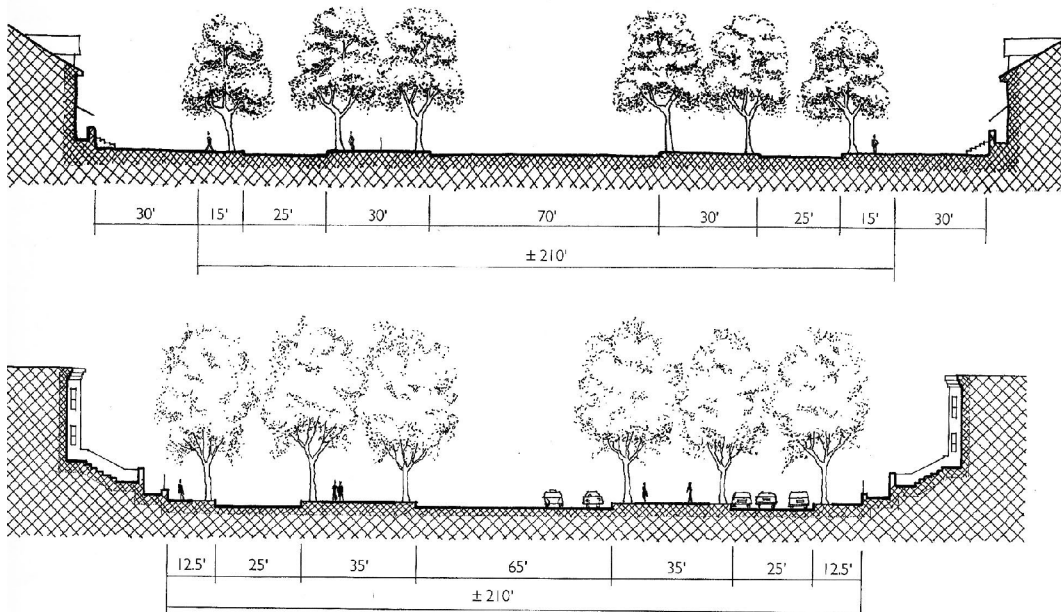
2.8 Progetto per l'Eastern Parkway, 1868



2.9 Tracciato dell'Eastern Parkway



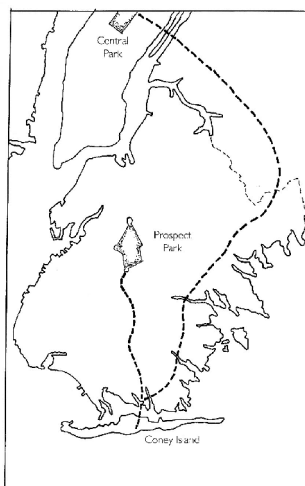
2.10 L'Eastern Parkway nel 1944



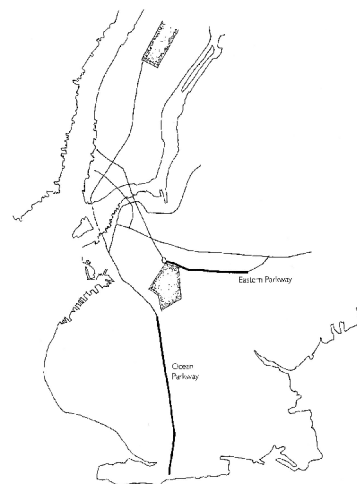
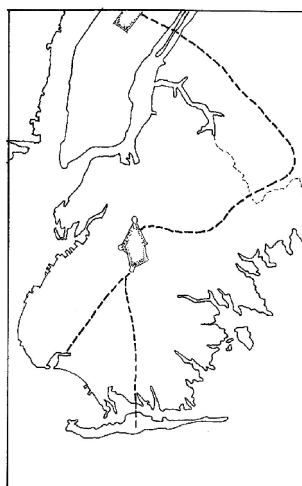
2.11, 2.12 Sezioni trasversali dell'Eastern e dell'Ocean Parkway

stessi. ... Inizialmente hanno offerto un'atmosfera rurale e urbana a un tempo; rurale per le loro qualità naturali e per i punti di vista sulla campagna; urbano per il loro rigido allineamento e per il posizionamento regolare dei filari. Appena costruiti erano spazi pubblici nuovi e interessanti, considerevolmente diversi dagli altri spazi pubblici della città. Erano strade, ma anche parchi, una specie di parco lineare all'epoca in cui l'idea di parco urbano era in America nuova e meravigliosa »¹².

12 E. Macdonald, op.cit. p. 128



2.13, 2.14, Olmsted e Vaux, prime ipotesi per un sistema di parkway per New York



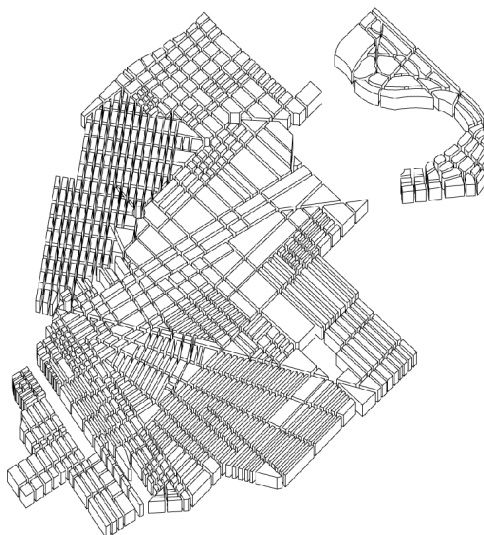
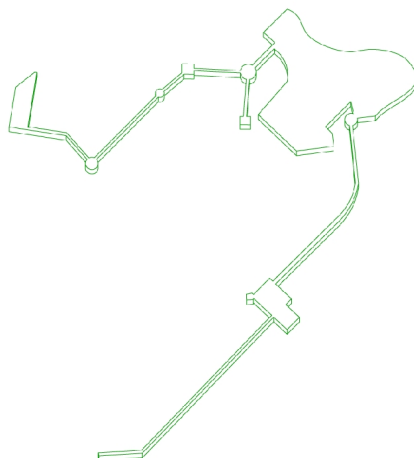
2.15 i parkway di Brooklyn

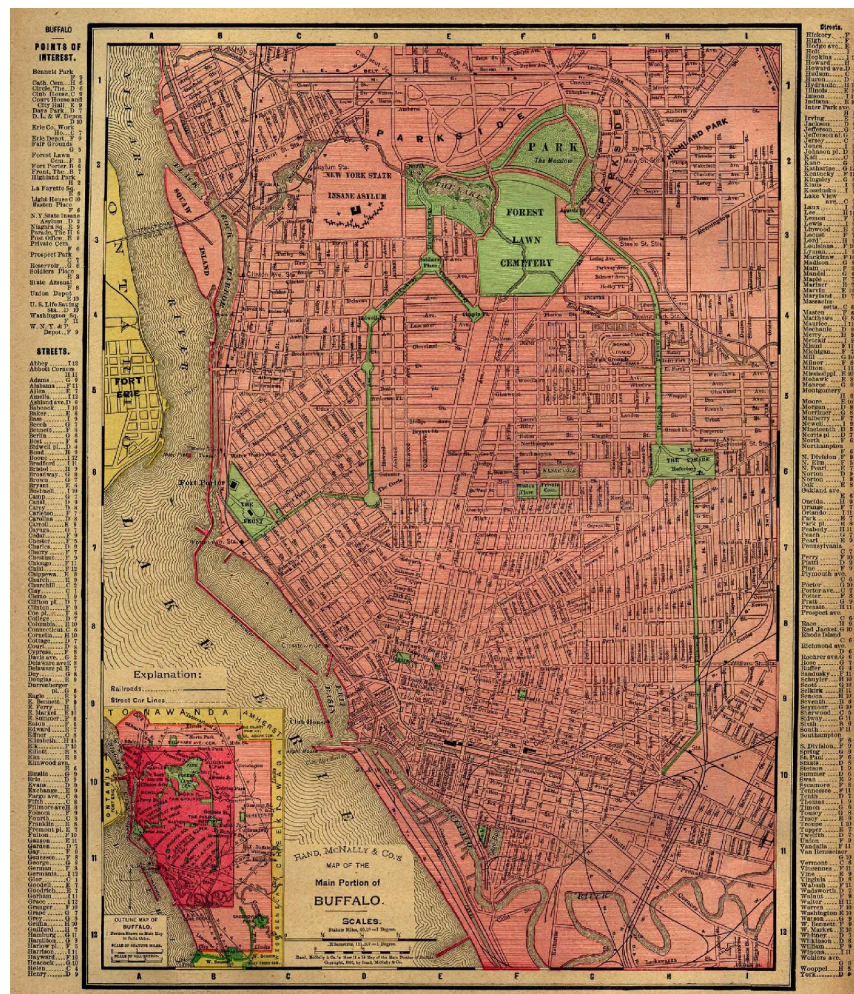
Dopo l'esperienza di Manhattan e Brooklyn, Olmsted e Vaux realizzano la loro idea di progetto a scala urbana con il piano per Buffalo, città che, fino agli inizi dell'Ottocento è un piccolo avamposto di frontiera verso la Foresta dei Grandi Laghi e in forte crescita dopo l'apertura del Canale Erie. Invece che proporre un'unica grande zona ricreativa come il Central Park a New York, il progetto, attuato nell'arco di trent'anni (dal 1868 al 1898), prevede un sistema di tre parchi (*The Park*, *The Front* e *The Parade*) e un sistema di parkway che li collega. Piazze circolari vengono disposte a evidenziare le intersezioni tra i parkway e le strade urbane più importanti. Larghi oltre circa sessanta metri, molto più delle normali strade alberate, i parkway procurano corsie separate per tipi e direzioni di traffico differenti. L' "effetto parco" viene prodotto da zone erbose con filari di alberi piantati equidistanti l'uno dall'altro. Olmsted definisce questi parkway come «grandi strade alberate progettate con una particolare attenzione al godimento estetico tanto quanto al traffico comune»¹³. Quattro parkway afferiscono al parco principale (*The Park*), il più lungo dei quali è Humboldt Parkway che conducono al nuovo parco (*The Parade*) nella zona orientale della città. Da ovest Bidwell Parkway, originando in Bidwell Place, conduce a Soldiers Place, una piazza circolare di duecento metri di diametro in cui si conclude anche Chapin Parkway. Questi due parkway presentano due corsie mediane per il transito a cavallo e per i pedoni e due corsie laterali per i veicoli. La sezione del Lincoln Parkway, che collega Soldier Place a *The Park*, presenta, invece, una carreggiata centrale per i veicoli separata da fasce erbose alberate dalle corsie esterne che consentono l'accesso alle residenze private di cui Olmsted

Il piano per
Buffalo: il primo
sistema di
parchi e
parkway

¹³ Olmsted, F.L., *Public Parks*, The Garden 10, 1876, p.295

2.16 Sistema di parchi e parkway a Buffalo
F.L. Olmsted e C. Vaux 1858-1898





2.17 La città di Buffalo nel 1896

e Vaux prevedono la costruzione. I due architetti elaborano, inoltre, un altro progetto che prevede l'estensione del sistema di parchi alla zona meridionale della città con un nuovo parco dal nome South Park; connesso direttamente a *The Parade* a nord da un nuovo parkway, Fillmore Avenue, e al centro della città mediante un canale navigabile. Sulla sua definizione di parkway Olmsted scrive: «I parkway che si dipartono dal Parco Nord possono essere considerati un esempio sufficientemente chiaro di ciò che, in tale contesto, si intende con il termine “parkway”. Ovviamente, essi non funzionano semplicemente come diramazioni o distaccamenti dei parchi che collegano, ma sono anche parte integrante del sistema viario della città. In molte nostre città si possono trovare strade dal carattere simile ma che non collegano parchi, utilizzate come passeggiate pubbliche. Euclid street a Cleveland ne è un esempio notevole. Perché, allora, ci si dovrebbe aspettare che i Commissari ai Parchi di Buffalo si assumeranno la responsabilità di realizzare questo particolare tipo di strade? La risposta a questa domanda è che i Commissari ai Parchi hanno il dovere di provvedere al bisogno che i cittadini hanno di trovare ristoro all'aria

aperta. In risposta a tale necessità hanno scelto il terreno per un parco giudicando adatte allo scopo le condizioni naturali del sito. Ma si supponga che l'accesso a questa area per la maggioranza della cittadinanza attraverso le strade già esistenti fosse talmente scomodo e poco piacevole da essere compensato a stento dal ristoro che si otterrebbe nel parco. In quel caso è dovere della Commissione considerare e informare i cittadini sul fatto che un miglioramento del sistema stradale aumenterebbe in gran misura il valore del parco proposto per la collettività. Proprio per questa responsabilità si sviluppa il tipo di strade pubbliche denominato "parkway". Se ciò viene compreso, i parkway non vanno intesi come affari privati più dei parchi a cui sono connessi. Devono essere progettati con maggiore attenzione verso coloro che vivono in quartieri distanti dal parco che per quelli che abitano vicino... »¹⁴. Implicito nel piano è il convincimento che la costruzione delle parkway dia impulso a un'espansione della città a nord mediante residenze individuali isolate, tendenza già in atto prima dell'arrivo di Olmsted e incoraggiata dagli imprenditori privati. Intento dichiarato è l'impulso alla suburbanizzazione attraverso l'impiego dei parkway, nella concezione più generale di una città costituita da parti specializzate: « C'è una forte tendenza nella nostra civiltà. ... la costruzione di parti di città strettamente connesse agli affari ... e di altre parti della medesima città connesse al godimento della vita oltre il lavoro in misura tale che per un dato numero di case sarà necessaria una porzione di suolo sempre maggiore ... L'effetto della tendenza del suo complesso sarà la diffusione della parte domestica della città, e l'assunzione della concezione di una città di proporzioni molto maggiori ... »¹⁵. Oltre al sistema di parchi e parkway i due architetti redigono un piano per un insediamento residenziale denominato "Parkside" da situare ai margini orientale e settentrionale del parco "The Park", accessibile sia mediante i parkway, sia tramite una nuova linea tranviaria che la collega al distretto degli affari.

Tra il 1878 e il 1895 Olmsted e Charles Eliot, suo giovane collaboratore, lavorano al progetto e alla realizzazione della cosiddetta «Collana di Smeraldo» di Boston, un sistema di parchi e strade-parco intorno alla città pensato per favorirne uno sviluppo regolare e controllato. La città di Boston è stata costruita aumentando di circa il quadruplo, l'estensione del territorio di insediamento originario, la Shawmut Peninsula, mediante

Il sistema di
parchi e
parkways di
Boston

14 Olmsted, F. L., *The Projected Park and Parkways on the South Side of Buffalo*, 1888, in Olmsted, F. L., Sutton, S. B. (a cura di), *Civilizing American cities : writings on city landscapes*, Da Capo Press, New York, 1997

15 Olmsted, F.L., *History of Streets*, discorso pronunciato al Brooklyn Club, 1888 c., dattiloscritto

operazioni di livellamento e interrimento. Il materiale per i riempimenti viene fornito dalle colline di formazione glaciale situate intorno alla città e dai depositi di scorie, dai drenaggi del porto e dagli scavi per le prime linee di trasporto sotterranee. Una trasformazione urbana di portata consistente viene indotta dall'interrimento, tra il 1850 e il 1880, della grande Back Bay, vasta palude malsana, che, da un lato, fornisce un terreno favorevole all'espansione residenziale, dall'altro sposta l'inquinamento in un'altra zona, il Muddy River, individuato da Olmsted come il collegamento fondamentale nello sviluppo di un sistema di parchi che, cingendo la parte "densa" della città avrebbe dato respiro al nucleo costruito e strutturato lo sviluppo dei sobborghi. Secondo Alex Krieger e Anne Mackin «la visione basilare di Olmsted era quella di una città progettata con umanità. Vedeva il parco come uno strumento e non come fine a se stesso. Boston gli fornì l'occasione di plasmare il suo paradigma sulla scala della città e non semplicemente su quella d'un singolo parco. La topografia e la configurazione stradale di Boston insieme all'ideologia di Olmsted militarono alla creazione d'una rete di parchi in questa città. Nessun luogo singolo, sostenne Olmsted, potrebbe da solo mantenere il benessere fisico e spirituale delle popolazioni metropolitane in continua espansione. Il suo capolavoro, il Central Park a New York, gli parve sempre inadeguato perché non faceva parte d'un sistema. Ciò che aveva in mente e che fece di tutto per creare a Boston era un sistema di spazi aperti che permeasse la città e servisse a tenerla in ordine. Così come per lui il parco urbano doveva ospitare e confondere le diverse classi della popolazione, il sistema di parchi e parkways che intendeva realizzare costituiva un altro suo ideale egualitario: una più equilibrata distribuzione delle risorse del parco e l'attuazione di piacevoli strade per i viaggiatori che venivano da lontano»¹⁶.

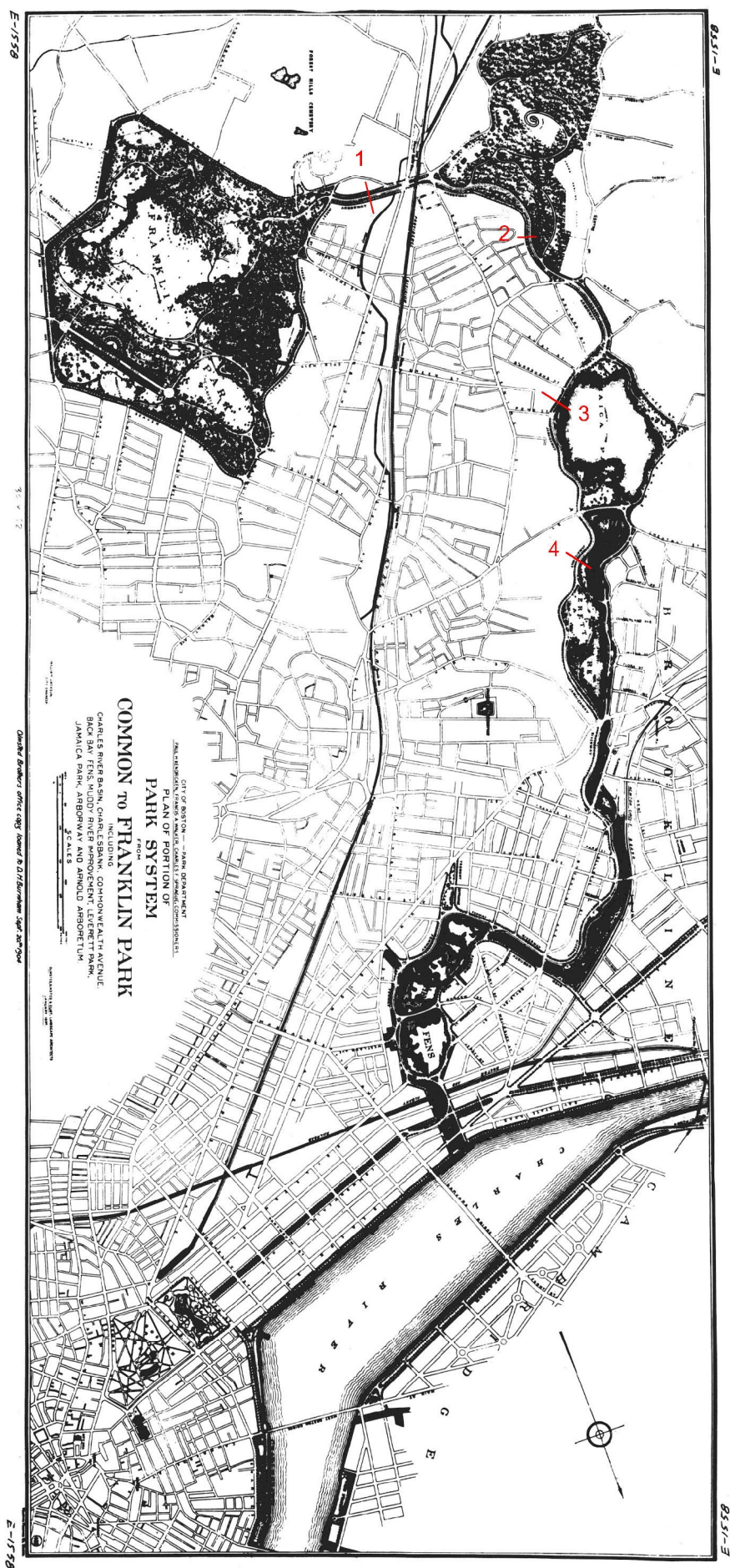
Il sistema è costituito da cinque parchi maggiori, il Back Bay Fens, il Muddy River Improvement, il Jamaica Park, l'Arnold Arboretum e il Franklin Park, e dai quattro parkway (Fenway, Riverway, Jamaicaway, Arborway) che connettendoli, assumono il parte del loro carattere tanto da diventare noti come *ribbon parks* (parchi a nastro).

Il *parkway*
abbandona la
configurazione
a *boulevard*

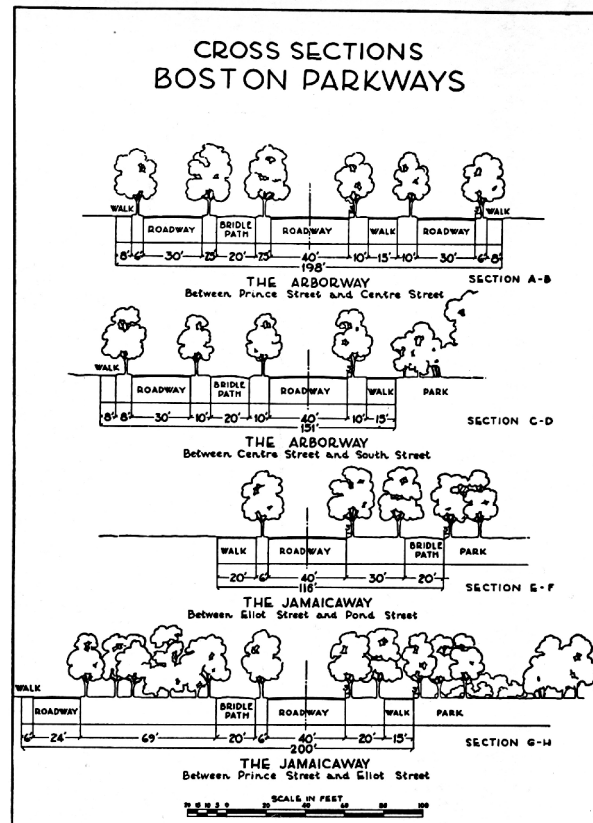
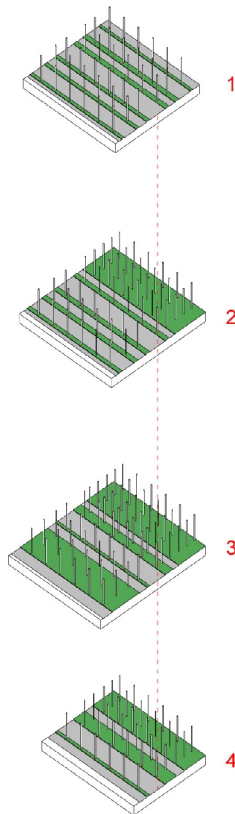
Secondo lo storico del paesaggio americano Timothy Davis, i parkway di Boston segnano una fase successiva del percorso di trasformazione di questo tipo di strada per il fatto che abbandonano la rigida configurazione a boulevard per assumere un andamento curvilineo e sinuoso in assonanza con le caratteristiche topografiche del sito e in risposta al gusto pittoresco. In ciò costituirà un precedente importante per il progetto del Bronx River

¹⁶ Krieger, A., Mackin, A., *I sistema dei parchi di Boston*, in Casabella n.527, 1986, p. 47-48

2.18 La «collana di smeraldo di Boston», planimetria, 1884 (le indicazioni delle sezioni in rosso sono nostre)



2.19, 2.20 La
«collana di smeraldo
di Boston, sezioni-
tipo e assonometrie

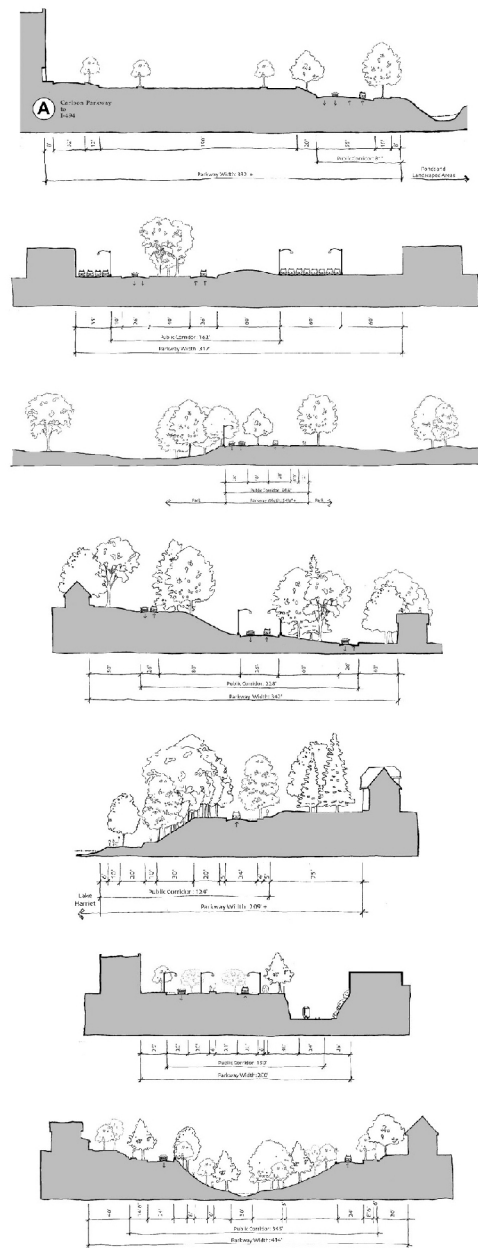


Parkway che sarà descritto più avanti. Il progetto di Boston consente a Olmsted «di combinare la funzione di arteria del boulevard francese con l'estetica pittoresca del parco inglese »¹⁷.

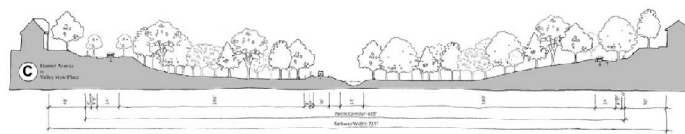
I parkway delle
Twin Cities

Alla fine dell'Ottocento e nei primi due decenni del Novecento molte altre città pianificano la realizzazione di sistemi di parkway sul modello di Boston. E' il caso delle cosiddette "Twin Cities" (Città Gemelle), Minneapolis e St. Paul nel Minnesota, e di Kansas City nel Kansas. Nel 1883 lo Stato approva un atto per la «individuazione, acquisizione, progettazione di un sistema di archi e parkway nella città di Minneapolis». Nel Giugno dello stesso anno H.W.S. Cleveland, *landscape architect*, presenta alla Commissione dei Parchi un rapporto in cui propone un «sistema esteso di boulevard, o avenue ornamentali, piuttosto che una serie di zone aperte distaccate o piazze pubbliche». Questo comprende più di venti miglia di parkway che circondano completamente la parte centrale della città. Nello stesso periodo la città di St. Paul va sviluppando una rete di parkway con disegno a "8". Come Cleveland prevede chiaramente, le due città cresceranno fino a costituire un'unica metropoli, caratterizzata dal duplice sistema di parkway interconnessi. La maggior parte di questi collega tra loro aree naturali, civiche, ricreative, essendo sono integrati con la rete stradale

¹⁷ Davis, T., *Mount Vernon Memorial Highway and the Evolution of the American Parkway*, Ph. D. diss., University of Texas at Austin, 1997, p. 78



2.21 Il sistema di parkway delle Twin Cities



locale mediante attraversamenti a raso, di piccole dimensioni e progettati per essere percorsi a bassa velocità. Un recente studio¹⁸ individua tre caratteristiche che definiscono i parkway delle Twin Cities: possiedono una “dotazione di natura”, sono spazi pubblici, e connettono, rivelando ed esaltando la forma del terreno, fatti naturali e urbani posti agli estremi o lungo il tracciato. Vengono inoltre rilevate differenze fra i primi parkway e quelli

18 Design Center for American Urban Landscape, *Community Parkways: an Urban Design Survey of Green Streets in the Twin Cities*, Minneapolis 2003, MN:DCAUL, University of Minnesota, p.4

più recenti. I primi tendono a formare una rete di strade per la maggior parte residenziali per spostamenti di piccola e media distanza all'interno della città attraverso zone con qualità naturali particolari; i parkway più recenti sono invece riconoscibili come elementi singoli, e la loro funzione di canale automobilistico è prevalente; funzionano come collegamenti tra le aree residenziali e commerciali e il sistema autostradale; i parchi, talvolta allineati con il tracciato, più spesso costituiscono si costituiscono come elementi separati.

A Kansas City
coesistono i
due tipi di
parkway

Kansas City è posizionata lungo la riva meridionale del fiume Missouri al confine tra gli stati del Kansas e del Missouri. La presenza del fiume rende articolata la configurazione topografica del sito in cui la città è organizzata con un sistema prevalente a scacchiera. Il punto focale della città, il distretto degli affari, non è collocato in posizione centrale, ma nel settore nord-occidentale, producendo un flusso di spostamenti che può avvenire in una sola direzione per ragioni geografiche. Ne risultano una concentrazione eccessiva di traffico sulle strade a quota più bassa e una carenza di spazi aperti accessibili per lo svago.

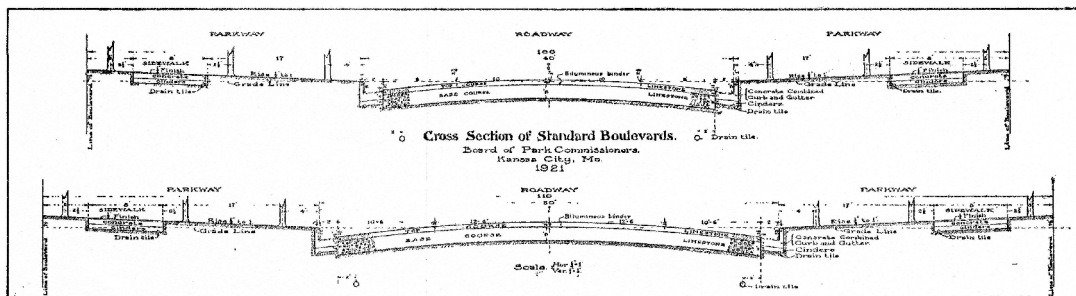
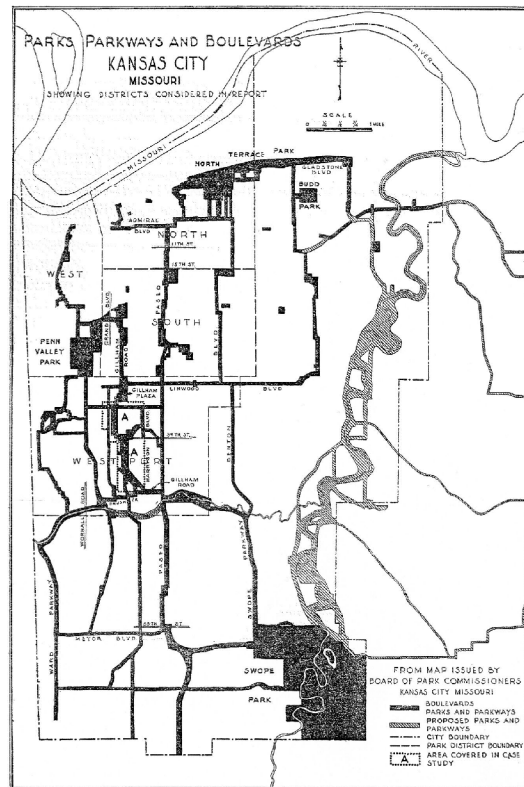
Nel 1893 la Commissione per i Parchi, formata l'anno precedente, appronta uno studio in collaborazione con George E. Kessler, *landscape architect*, in cui viene proposto un sistema di parchi interconnessi da boulevard e parkway, e che confluirà nel piano adottato nel 1925. Questo sistema viene strettamente correlato alla configurazione stradale esistente, ma, al contrario di ciò che avviene a Boston, viene attuato nei suoi aspetti principali in assenza di piani generali sia a scala urbana che regionale. Il sistema di parchi e parkway, invece, esercita grande influenza su molti aspetti dello sviluppo dell'intera città, in particolare sulla distribuzione della popolazione e sul carattere dell'espansione residenziale. Il sistema originale comprende aree ricreative e campi da gioco, alcune vaste proprietà all'interno della città e almeno un grande parco extraurbano, connessi da parkway e boulevard alle varie zone residenziali e al centro degli affari. Viene adottato il parkway per due ragioni: innanzitutto esso costituisce un accesso conveniente e diretto ai parchi pubblici con le loro qualità sceniche e le loro attrezzature a grande scala come boschi, stadi sportivi, campi da golf e da picnic, e a zone a carattere semi pubblico; in secondo luogo consente un attraversamento della città senza che si generi conflitto con il traffico delle comuni strade urbane; infine, i parkway stessi funzionano come parchi locali diffusi nella città. Dal momento della sua concezione questo sistema ha subito una crescita consistente mantenendosi, per tutti gli anni Quaranta, entro i limiti della città sebbene fosse prevista

una sua estensione nel territorio in previsione dell'espansione urbana. I boulevard sono parte integrante del sistema di parkway, coordinati a questo nel design, nel carattere costruttivo e nelle relazioni fisiche. L'ampiezza delle sezioni varia in relazione al costo del terreno e alla profondità dei lotti costruiti esistenti; in alcuni casi vengono incorporati nella fascia di pertinenza interi isolati tra una strada e l'altra. I nuovi boulevard si estendono dal cuore del distretto degli affari alle zone residenziali, inserendosi nella griglia stradale esistente con cui mantiene intersezioni a raso. I parkway si differenziano dai boulevard in

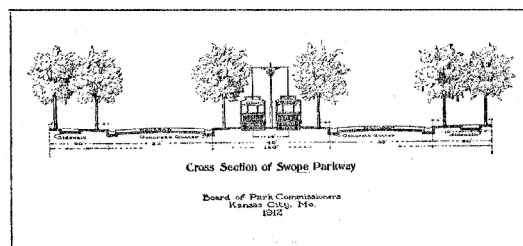
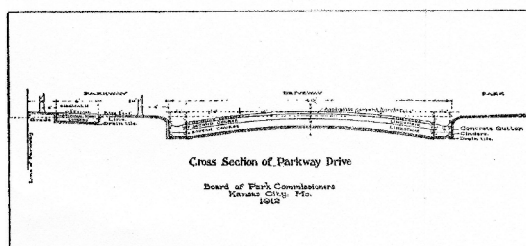
2.22, 2.23, 2.24

Il sistema di parkway di Kansas City:

planimetria (a destra),
veduta di un parkway e sezioni-tipo (in basso)



Cross Sections by Courtesy of Kansas City Park Department



modo consistente; innanzitutto i tracciati non sono vincolati alla griglia urbana e si adattano alla conformazione del terreno che attraversano; seguono i luoghi dal paesaggio più attraente come le valli e i corsi d'acqua, rendendoli accessibili e preservandoli dal degrado o dalla distruzione totale. Il sistema di parkway di Kansas City consiste in tre tracciati in direzione nord-sud con cinque connessioni a est e a ovest. La loro larghezza varia da trenta a duecento metri, trecento in alcuni tratti, in ordine crescente dal centro verso la periferia. All'interno delle fasce di pertinenza dei parkway sono collocati edifici funzionalmente legati ad essi, evidenti se in armonia con il contesto, ben schermati in caso contrario, e strutture ricreative come piccoli parchi e campi da gioco.

Nello stesso periodo si inizia la costruzione di numerose autostrade nazionali tra le quali una delle prime è la Lincoln Highway che attraversa gli Stati Uniti da est a ovest, da New York a San Francisco, patrocinata dalla Packard Motor Car Company per promuovere la propria autovettura da turismo. Osservando i piani per Boston e Minneapolis si può notare come i primi parkway si siano trasformati rapidamente da canali larghi e rettilinei ricavati in una griglia urbana preesistente, in strade che si muovono con tracciati sinuosi nel paesaggio, diventando mezzi per strutturare la crescita urbana piuttosto che semplici risposte ad essa.

Il parkway
suburbano

Nella fase successiva, il parkway, insieme al ruolo originario di percorso "piacevole" tra le "dotazioni" di natura della città, assume anche quello di canale facile e veloce per il traffico pendolare tra la città, la periferia e i paesi circostanti. La trasformazione del parkway è ovviamente determinata dalla massiva diffusione dell'utilizzo dell'automobile e dalla rapida espansione urbana; se nel diciannovesimo secolo la progettazione di strade è appannaggio del *landscape architect*, adesso emerge la figura dell'ingegnere del traffico che tende a prediligere considerazioni di carattere quantitativo e forme aerodinamiche¹⁹. Nell'ambito del dibattito sugli scopi e sulla forma appropriata del parkway, Frederick Law Olmsted Jr. e John C. Olmsted ne pongono a verifica la struttura originaria fortemente legata alla costruzione della città. Il secondo distingue due tipi di parkway, formali e informali; «i parkway informali ... i mentre Charles W. Eliot, in un articolo del 1922²⁰, se da un lato riconferma l'idea che il p. debba connettere i parchi tra loro, quale ulteriore scopo suggerisce il collegamento a scala più generale tra la città, gli insediamenti periferici e la

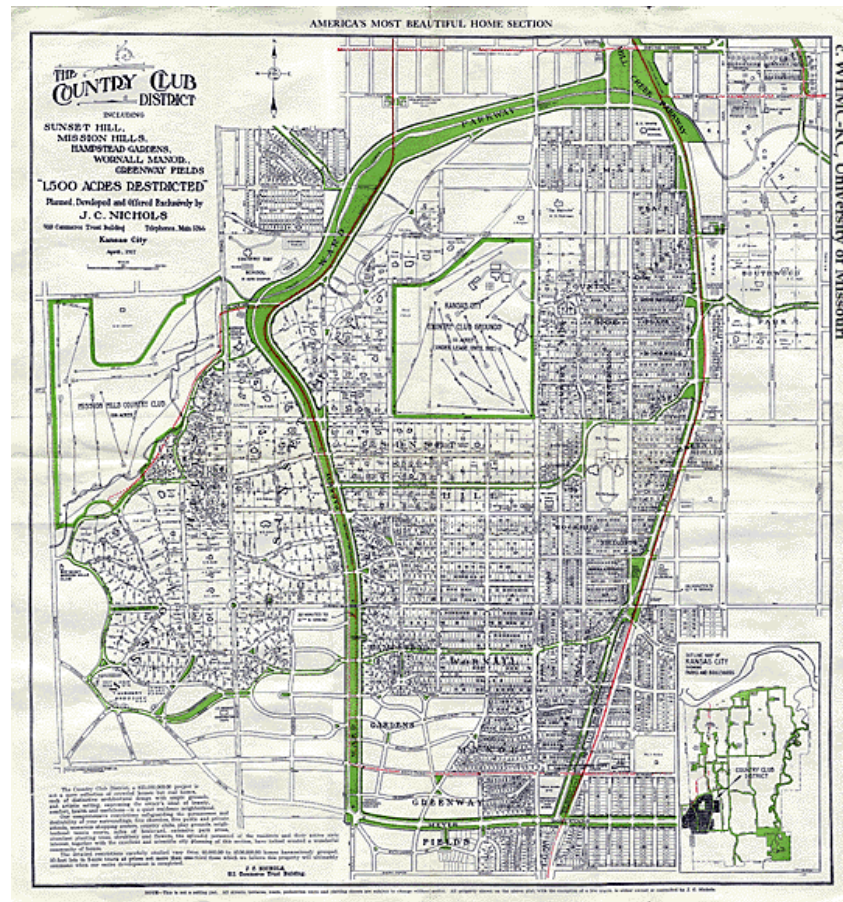
¹⁹ Macdonald, E., op.cit., p.134.

²⁰ Eliot, C. W., *The influence of the automobile on the design of park roads*, in *Landscape Architecture* n.13, 1922, p. 27-37

2.25

Il sistema di parkway di
Kansas City:

planimetria di Ward
Parkway nel distretto
del Country Club, 1917



campagna circostante. Afferma inoltre che «non c'è dubbio che i parkway dovrebbero essere progettati innanzitutto per le necessità e il piacere degli automobilisti. Consegnando i parkway completamente nelle loro mani forse possiamo rimediare all'esclusione delle automobili dal paesaggio dei parchi operata se non a rigide condizioni»²¹. Il prototipo della nuova generazione è il Bronx River Parkway la cui costruzione, decisa nel 1906 e intrapresa nel 1913, segna una nuova fase nel processo di trasformazione tipologica del parkway, rispondendo alle nuove esigenze di una grande città moderna quale New York City. Primo fra tutti a essere pensato per il transito in automobile, è il risultato sintetico di ragionamenti di progettazione del paesaggio e di ingegneria stradale e presenta, per la prima volta in un sistema organico e a grande scala, soluzioni già sviluppate in precedenza in piccoli casi specifici che saranno adottate successivamente quali elementi standard delle strade moderne: la limitazione dell'accesso alla carreggiata principale, la sostituzione delle intersezioni a raso con l'articolazione in quota dei canali di flusso, la riduzione delle pendenze eccessive e delle curve spigolose, la separazione delle opposte direzioni di traffico per mezzo di fasce mediane molto ampie. Il Bronx River Parkway, oggi protetto

Il Bronx River
Parkway è il
primo ad essere
progettato per
l'automobile

21 Eliot, C. W., op.cit., p.36

come riserva, comprende una vasta porzione della valle del fiume Bronx dal Nuovo Orto Botanico di New York fino alla Kensico Dam Plaza a Valhalla nella contea di Westchester, situata immediatamente a nord di New York City. La presenza nella parte meridionale della contea di tre valli distinte orientate da nord a sud diventa l'occasione l'occasione per differenziare topograficamente i percorsi dei diversi modi di trasporto.

L'idea di costituire la Bronx River Parkway Reservation si manifesta già nel 1895 con la creazione della Bronx Valley Sewer Commission allo scopo di recuperare la valle del fiume che versa in gravi condizioni di degrado e inquinamento. Nel suo primo rapporto la commissione suggerisce di portare il fiume a una quota più bassa e di costruire una rete fognaria lungo il suo corso. Suggerisce inoltre la costruzione sopra il canale fognario di una strada che consenta un collegamento facile e diretto tra il sistema di parchi e boulevard di New York City e i territori intorno al lago Kensico nella contea di Westchester, ritenendo che «questa strada e la riserva con il fiume che vi scorre all'interno possa portare le qualità di bellezza pittoresca a questa zona con una spesa molto esigua »²²

I professionisti coinvolti nel progetto sono Jay Downer (1877-1949), ingegnere capo, Hermann Merkel (1873-1938), esperto in selvicoltura e orticoltura, responsabile del piano degli interventi sul paesaggio, e Gilmore Clarke (1892-1982), soprintendente ai lavori sul paesaggio in fase avanzata.

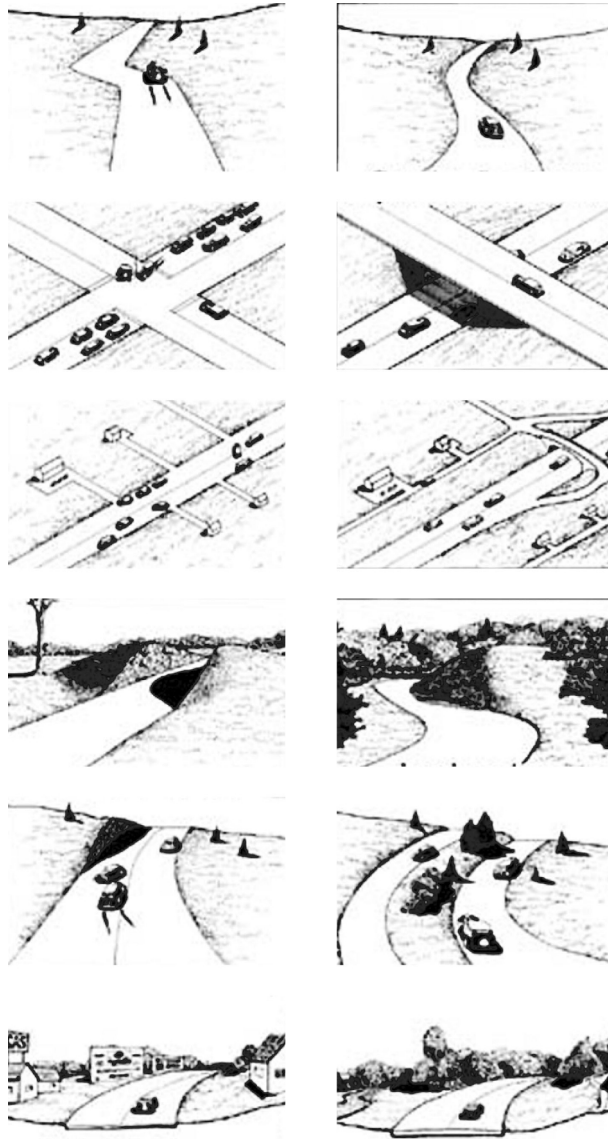
La costruzione del parkway consente la restituzione alla città di una zona altamente degradata aprendo la via all'espansione di New York verso nord

Nel 1906 ha inizio la fase di progettazione, nel 1925 il suo completamento. Hermann Merkel, durante la presentazione del progetto nel 1918, indica il fiume come elemento cardine ed elenca le qualità del paesaggio perseguite nel progetto: «sufficientemente diversificato per creare varie zone boschive e vedute su tutte le specie [arboree] indigene; ampio abbastanza perché chi percorra la strada lo possa percepire; con materiali prevalentemente locali, ma sempre adeguati alla situazione e alle necessità». Il ripristino delle condizioni naturali della vallata, nonostante sia uno degli obiettivi dichiarati dalla commissione, non è ritenuto da Merkel né praticabile né desiderabile poiché non renderebbe la zona un vero parco pubblico, e inoltre, la presenza fortemente artificiale della strada renderebbe vano ogni tentativo di emulare una natura incontaminata. Viene dedicata molta attenzione al progetto della percezione dell'automobilista nel tentativo di contemperare la necessità di prevedere consistenti volumi di traffico con il desiderio di mettere in mostra le qualità sceniche del fiume e della vallata; si alternano viste molto

22 Historic American Engineering Record. Bronx River Parkway Reservation, HAER n. NY-327

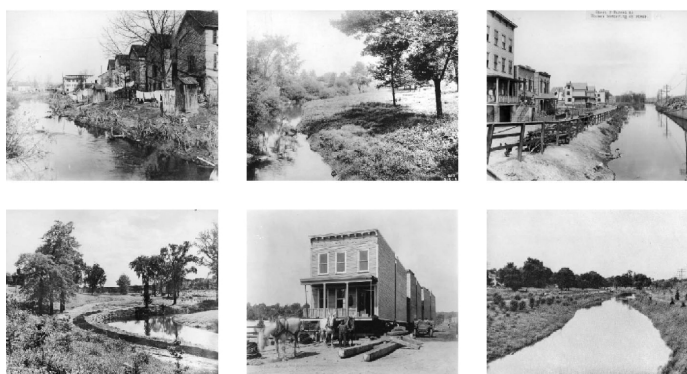
2.26, 2.27 Il Bronx River Parkway:

planimetria del tracciato (a destra),
innovazioni introdotte (in basso)



2.28

Bronx River Parkway:
il sito prima dell'intervento

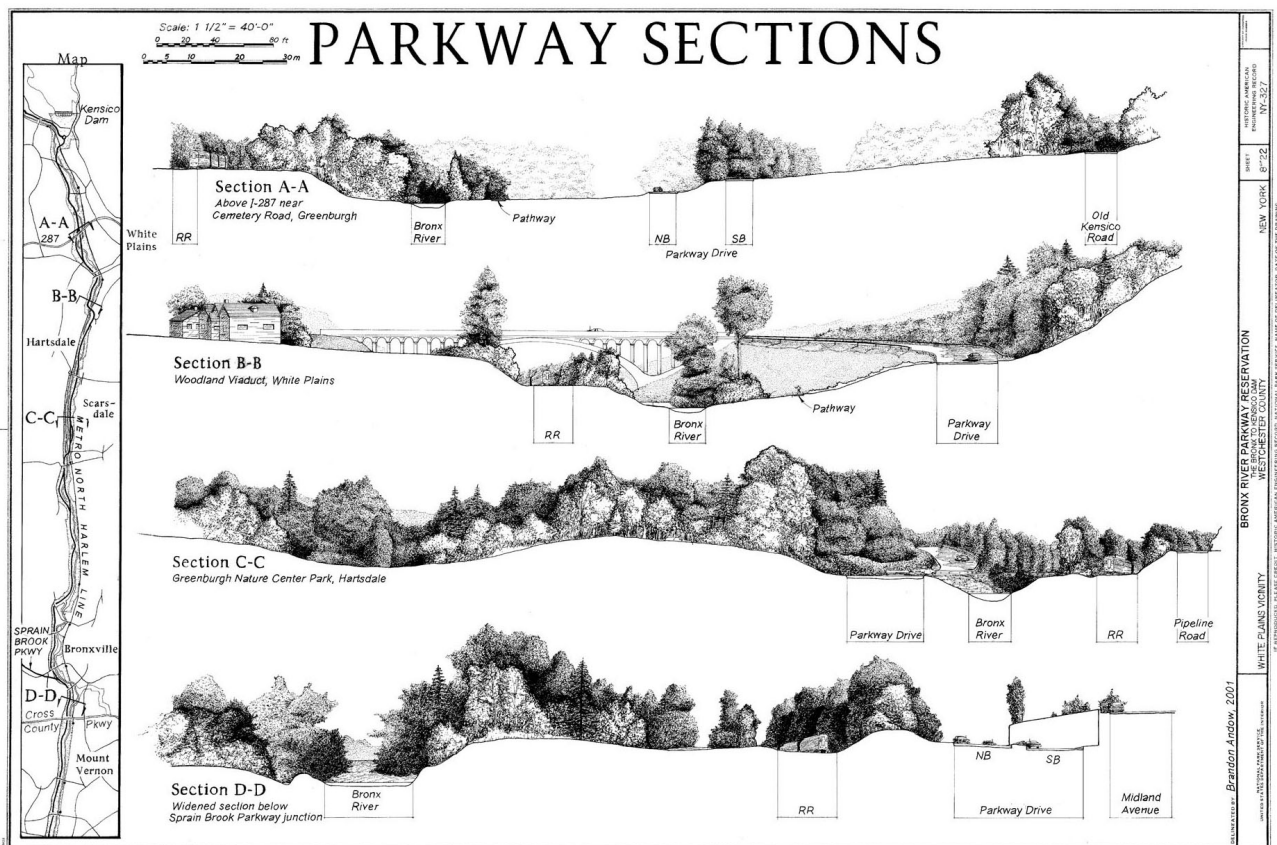




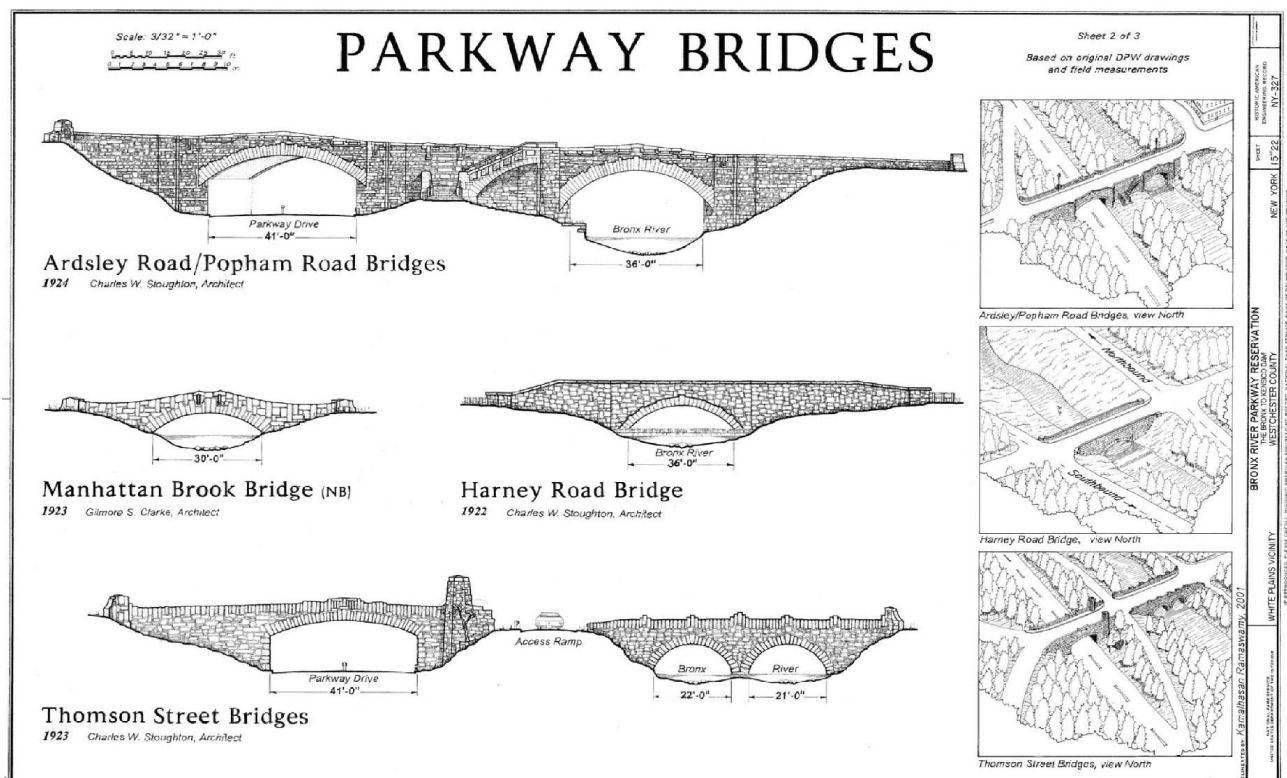
2.29
Bronx River Parkway

ampie su prati erbosi, atmosfere più private dentro i boschi, radure con alberi scelti come esemplari delle diverse specie e giochi d'acqua. Il corso del fiume viene reso curvilineo in alcuni tratti ritenuti dall'apparenza “troppo artificiale”, e il terreno risultante dalle operazioni di scavo impiegato per i riempimenti nella costruzione dei ponti e delle sedi stradali. Il piano generale viene completato nel 1917 e pubblicato l'anno seguente. La parte “stradale” del parkway è organizzata in quattro corsie su una fascia pavimentata larga dodici metri; sono evitate pendenze eccessive e raggi di curvatura troppo ridotti; le intersezioni a raso vengono sostituite da intersezioni a quote sfalsate e le corsie dei due sensi di marcia separate da una fascia mediana. Il tracciato ha andamento curvilineo e segue la conformazione topografica del terreno, evitando lunghi tratti rettilinei e curve repentine. Il disegno di tutti gli elementi del Bronx River Parkway risponde all'unico principio estetico del pittoresco; le sponde laterali e i pali della luce sono realizzati con pesanti tronchi non lavorati; per il manto di pavimentazione l'asfalto scuro viene preferito al cemento Portland più chiaro perché ritenuto più armonioso rispetto al contesto; il carattere informale e rustico viene inoltre rafforzato dall'impiego di apparecchiature murarie con conci di pietra mal sbozzati, usati anche a rivestire i ponti realizzati con strutture a telaio rigido per coprire le luci richieste. Ai lati viene mantenuta una fascia di terreno di larghezza variabile tra i sessanta e i trecentosettanta metri. Il Bronx River Parkway viene aperto al pubblico nel 1925. Il ruolo del parkway nel funzionamento complessivo della città è spiegato da Jay Downer secondo cui «il parkway non è stato progettato nell'ambito di un piano urbano complessivo, ma costituisce esso stesso un elemento di pianificazione, e procura un asse principale, una spina dorsale, per gli schemi di sviluppo di questa importante città e dei territori che esso serve»²³.

²³ Downer, Jay, *The Bronx River Parkway*, The Proceedings of the Ninth National Conference on City Planning, 1917, p.91



2.30 Il Bronx River Parkway, sezioni

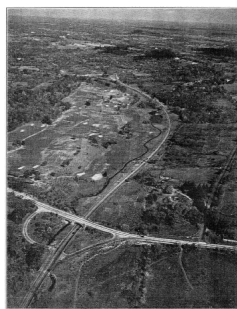


2.31 Il Bronx River Parkway, i ponti

Il sistema di parkway della contea di Westchester

Il successo riscosso presso il pubblico dalla costruzione del Bronx River Parkway e, soprattutto, l'aumento del valore di mercato delle proprietà ad esso limitrofe e il ritorno fiscale conducono nel 1922 alla costituzione della Westchester County Park Commission a cui si conferisce il potere di acquisire terreni per parchi e parkway. La contea Ai vertici del nuovo organo sono Jay Downer, l'ingegnere capo, Gilmore D. Clarke e Thomas Adams. Da un lavoro condotto con l'apporto di diverse esperienze disciplinari viene prodotto un piano per un sistema di parchi e parkway esteso a tutta la contea del Westchester situata a nord di New York per rispondere all'aumento della densità di popolazione in questa direzione e, allo stesso tempo, per proteggere le valli e le zone naturali dalle conseguenze della espansione incontrollata di New York nella contea già attraversata da strade di grande traffico e dalla ferrovia. La contea, infatti, sin dai primi anni del '900 subisce un processo di urbanizzazione sempre crescente, soprattutto nella sua parte meridionale limitrofa a New York.

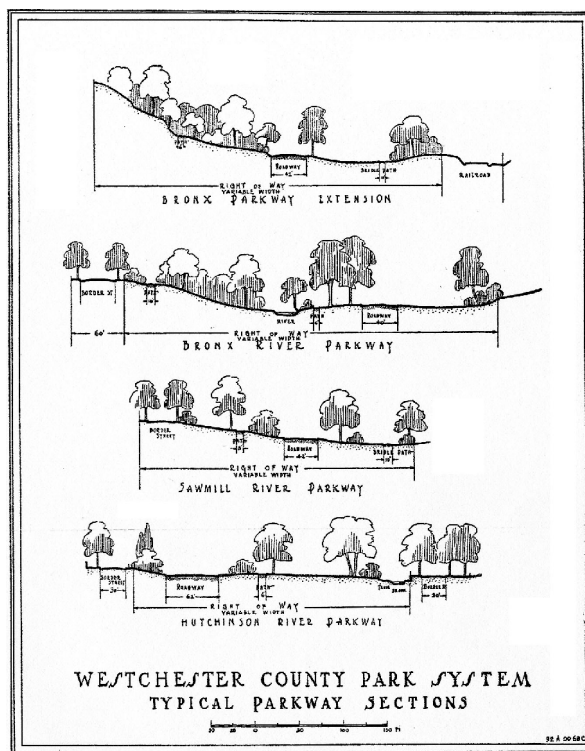
2.32 Il sistema di parkway della contea di Westchester



Courtesy of Westchester County Park Commission. Point 110. Riverbank Drive Parkway, near Monticello State Cemetery.



Courtesy of Westchester County Park Commission. Point 51. Bronx River Parkway, between Garrison and Scarsdale.



La configurazione topografica del territorio varia da zone completamente pianeggianti in corrispondenza dello stretto di Long Island a zone molto accidentate a ovest lungo il fiume Hudson. Ciò influenza in modo consistente il progetto dei parkway che, seguendo le vallate dei tre fiumi, il Bronx, lo Hutchinson e il Saw Mill, assolvono a diverse funzioni quali il drenaggio, l'approvvigionamento e lo smaltimento delle acque, la razionalizzazione dei

flussi di traffico e lo svago. Innanzitutto viene esteso il Bronx River Parkway per circa cinquanta chilometri a nord dalla Kensico Dam al Bear Mountain Bridge sul fiume Hudson, progettato per velocità più elevate. Sviluppando il tracciato in zone scarsamente popolate e con l'impiego diffuso di piante indigene, l'intento è l'eliminazione di qualunque barriera di separazione percepibile tra il parkway e il territorio attraversato di cui la strada si candida a costituirsi come parte naturale. Dal 1923 al 1933 vengono realizzati una dozzina di nuovi parchi e una rete di nuovi parkway nella direzione nord-sud, quella del traffico pendolare prevalente tra la contea e New York, e in direzione est-ovest dalla riva dello Hudson allo stretto di Long Island. Ogni parkway connette alcuni parchi. Il Saw Mill Parkway ha inizio dal Van Cortland Park nel Bronx, corre tangente al Tibbetts Brook Park, con i suoi bagni e piscine all'aperto, costeggia il V. Everit Macy Memorial Park fino a intersecare a nord la Bronx River Estension; lo Hutchinson River Parkway collega i Willson's Woods, il Saxon Woods Park e i campi da golf di Maplemoor.

Nel 1933 viene completato il Taconic State Parkway che ha inizio a sud al confine tra le contee di Putnam e Westchester e si estende a nord attraverso tutte le contee a est del fiume Hudson. I pendii laterali, così attentamente attenuati nei parkway del Westchester, diventano molto più evidenti in questo territorio caratterizzato da una configurazione topografica molto più articolata; sono più frequenti i riempimenti e i tagli netti nella roccia per salvaguardare aree boschive, anche se permane l'impiego di pendii molto dolci per uniformare la strada al contesto naturale. Si accentuano i cambiamenti di direzione progressivi con curve che si attenuano per consentire velocità più elevate. A settentrione, nelle contee di Dutchess e di Columbia, il parkway presenta larghe fasce mediane a separare i sensi di marcia oppure due carreggiate separate ognuna con il proprio tracciato allo scopo di aggirare gli elementi naturali emergenti; ciò permette anche la collocazione di stazioni di servizio accessibili da entrambe le carreggiate. La larghezza minima della porzione di territorio da riservare ai parkway viene fissata a settantacinque metri, talvolta aumentata notevolmente fino a includere corsi d'acqua o zone dalle qualità naturali particolari per preservarle dall'avanzata della proprietà privata. I tracciati non attraversano le parti urbane più densamente costruite ma, anzi, quelle più degradate a cui si vuole restituire qualità, oppure corrono paralleli alla ferrovia. Il parkway fluisce nel territorio a una quota diversa da quella delle altre linee di traffico e senza accesso diretto dalle singole proprietà private che vengono servite dalla rete stradale esistente a cui il tracciato della

strada-parco in alcuni tratti si avvicina. Riguardo al sistema di parchi e parkway del Westchester Stanley Abbot, Soprintendente alla costruzione del Blue Ridge Parkway, scrive nel 1934 : «... Westchester è essenzialmente una comunità residenziale. Nei suoi aspetti più generali il problema era preservare questo carattere suburbano e indirizzare la crescita della contea lungo linee coerenti con la sua logica funzione nell'ambito della regione metropolitana. Ne conseguiva la fondamentale necessità di combinare una concezione idealistica con un atteggiamento meramente pratico »²⁴.

Il *West Side Improvement* a New York di Robert Moses

In seguito, la costruzione dei parkway di seconda generazione penetra nel cuore di New York City mediante l'azione decisa di Robert Moses. Egli promuove il *West Side Improvement*, il piano di rinnovamento del margine occidentale di Manhattan che costituisce il fronte urbano sul fiume Hudson mediante la costruzione del Henry Hudson Parkway, lungo circa dieci chilometri tra la settantaduesima strada ovest fino e l'estremità nord di Manhattan, e il Brooklyn-Battery Tunnel che collega quest'ultima a Brooklyn. In questa zona è già intervenuto nella seconda metà dell'Ottocento F.L. Olmsted che su incarico della Commissione ai Parchi elabora un progetto molto articolato di ridefinizione del fronte urbano sul fiume mediante un parco lineare, il Riverside Park, una strada che lo percorre, la Riverside Avenue, e una cortina di edifici.

Olmsted descrive così il sito di progetto: « Il territorio che ho indicato come Riverside è suddiviso in due parti: la prima è una striscia uniforme larga cento piedi posta sul bordo orientale chiamata Riverside Avenue, pensata originariamente uguale agli altri viali urbani; la seconda, un terreno di ampiezza variabile denominato Riverside Park. ... Su ogni lato della avenue è prevista, a una distanza media di duecento iarde, un'altra avenue dal tracciato rettilineo, della medesima ampiezza e con pendenze più lievi. Queste due strade hanno il compito di ospitare il traffico pesante e di attraversamento veloce; la dimensione di cento piedi di Riverside Avenue si basa, quindi, sulla supposizione che essa sarà utilizzata per gli stessi scopi del parco, cioè come una risorsa di piacere. ... La convenienza dell'area di Riverside per questo scopo risiede nelle vedute sul fiume Hudson, alcune delle quali di enorme interesse, e la salubrità dell'aria. ... deve essere approntato un piano per utilizzare il più possibile i vantaggi offerti dal sito considerato *come un tutto* che funzioni in modo vario: primo, quale sistema di accesso alle proprietà limitrofe al margine est; secondo, quale strada piacevole, aerato e ombreggiato, che offra interessanti punti di vista sul fiume;

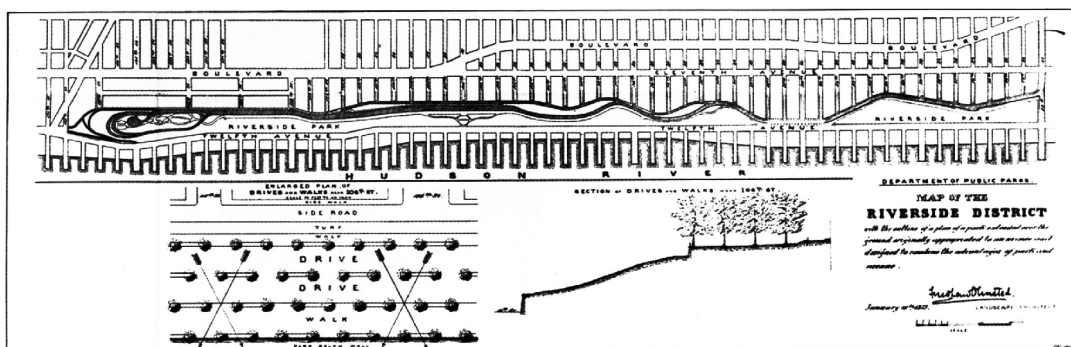
24 Abbott, S., *Ten Years of the Westchester County Park System*, American Planning and Civic Annual 5 (1934), p.125-126

terzo, quale percorso pedonale con le medesime qualità »²⁵. Il profilo degli edifici del fronte urbano viene modellato in relazione alla forma sinuosa del parco e della avenue.

Negli anni Venti vengono elaborate molte proposte per un'autostrada urbana lungo tutta la costa ovest di Manhattan. Tra queste si segnalano quella avanzata dal New York Central Railroad, consistente in una struttura a due livelli comprendente un'autostrada e una linea ferroviaria, e un edificio di dieci piani costruito sopra la ferrovia, con una strada a piano terra, uffici, appartamenti, e un parkway sulla copertura. Verrà poi realizzata una semplice autostrada sopraelevata tra Canal Street, a sud, e la settantaduesima strada, all'inizio del Riverside Park. Robert Moses costruisce così lo Hudson Parkway, tra la settantaduesima e il Bronx, portando sottoterra la linea ferroviaria, con l'obiettivo di realizzare un canale per il flusso automobilistico ininterrotto ad accesso limitato e, allo stesso tempo, costruire un nuovo paesaggio urbano. Il fatto che il tracciato sia pressoché rettilineo, contrariamente alla tradizione della curva come linea ideale per un'esperienza estetica della natura, rappresenta un segnale del mutamento dell'idea di parkway che, da percorso piacevole nella natura "urbana", inizia ad assumere il carattere di comoda infrastruttura ad alta velocità fra il centro metropolitano e le zone residenziali suburbane.

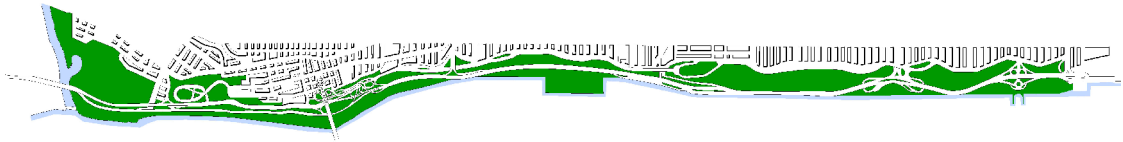
Nel 1941 Sigfried Giedion ribadisce il carattere urbano del parkway che considera uno tra gli elementi della città moderna ancora tutta da costruire, quando afferma che « la strada-parco non è un'arteria di traffico isolata indipendente dall'organismo della città; essa ha semplicemente una scala diversa da quella della città attuale, con la sua *rue corridor* e la rigida ripartizione in piccoli blocchi. Nessuna facilità di accesso può in realtà servire a

Giedion e Le Corbusier ritengono il *parkway* un elemento necessario della nuova città

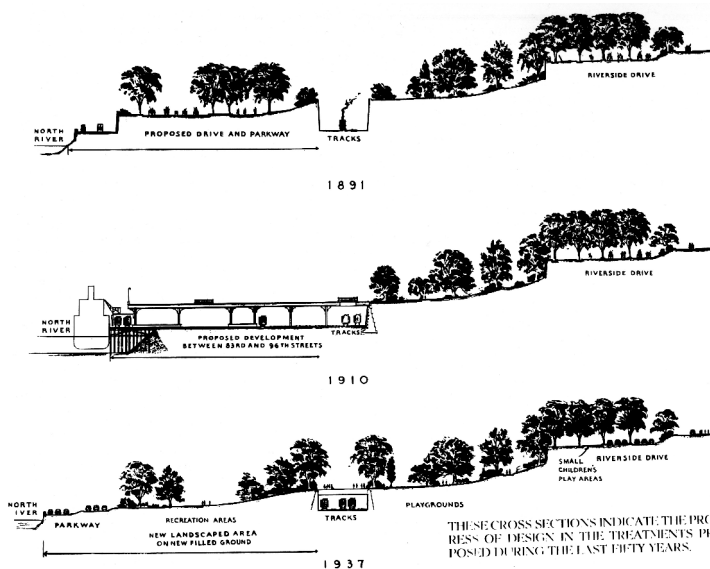


2.33 Riverside Park, progetto di F.L. Olmsted

25 Olmsted, F. L., *Report of the Landscape Architect upon the Construction of Riverside Park and Avenue*, 1875, in Olmsted, F. L., Fein, A., (a cura di), *Landscape into cityscape : Frederick Law Olmsted's plans for a greater New York City*, Cornell University Press, 1968, p.343



2.34, 2.35, 2.36 Hudson Parkway, planimetria
dello stato attuale, evoluzione delle soluzioni per il
bordo sul fiume, immagini



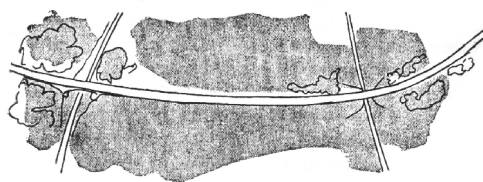
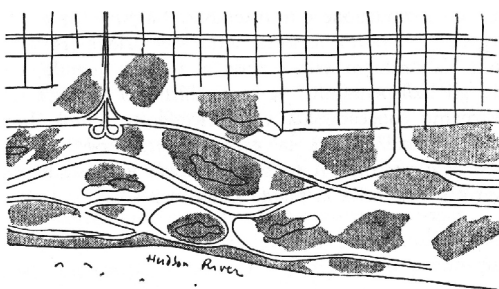
niente, finché la città non trasforma la sua struttura attuale. Perché mai la strada-parco può essere detta un elemento della città che stiamo costruendo adesso? Per un fatto: che essa adempie a una legge fondamentale della città nascente: essa separa le funzioni confuse del traffico e dei pedoni. Nello stesso tempo dà il colpo mortale al concetto che la strada maestra è un'arteria isolata, che attraversa la campagna senza rapporto con questa. Essa è concepita in termini dell'ambiente che la circonda, essendo essa stessa una parte della natura ... E la strada-parco è il primo passo verso questa netta separazione fra abitazione e traffico. Essa sembra anticipare il tempo in cui, compite le necessarie operazioni chirurgiche, la città congestionata artificialmente sarà ridotta alla sua misura normale. Allora la strada-parco passerà attraverso la città come oggi passa attraverso il paesaggio; altrettanto libera e flessibile che la pianta stessa della casa americana »²⁶.

Le Corbusier, come Giedion, individua nell'invenzione del parkway il momento in cui la città americana compie un salto in avanti verso il rinnovamento della propria struttura a scacchiera giudicata ormai sull'orlo del collasso. Studiando il caso di New York, egli

²⁶ Giedion, S., *Spazio, Tempo e Architettura*, ed. italiana Hoepli, 1984, p.721-724

individua nell'Henry Hudson Parkway un «nuovo elemento biologico» che, con i suoi diversi livelli di traffico e le sue ramificazioni, viste quasi come collegamenti sinaptici, innesta nel tessuto urbano di New York il principio della trasformazione in una città moderna con unità edilizie svincolate dal sistema di circolazione articolato secondo la logica della distinzione dei diversi flussi di traffico.

Afferma Le Corbusier: «Un giorno, in tempi assai recenti, la *parkway* cominciò a recingere la città. Il confine di New York sulle rive dello Hudson era sede di spaventosi conflitti di traffico: trasporti provenienti dai *docks*, improvviso afflusso di persone e di merci nella più completa promiscuità, in diversi punti della riva, all'ora di partenza o d'arrivo delle navi... Vi fu aperta una *parkway*, coi suoi livelli che effettuano le opportune distinzioni di traffico. Il suo tracciato, legato in questo caso a necessità utilitarie, era nondimeno caratterizzato da una sua tipica bellezza, che nasceva da un felice connubio tra la tecnica e la natura. Questa *parkway* sulla riva dello Hudson orna d'una vera cintura di splendore il fianco della città, eliminando il disordine di impianti portuali ancora precari. E la città dalle rigide scacchiere, dal traffico assurdamente intasato, costretto in uno schema di alvei privi d'ogni possibilità di sosta e spezzettato dalla grottesca frequenza di incroci, possiede ormai degli sbocchi sulla *parkway*. In quest'organismo, in questo corpo urbano, che sembrava condannato alla paralisi e alla calcificazione, è apparso un nuovo elemento biologico; si tratta ancora di un semplice circuito perimetrale, che si limita a cingere la città, ma già alcune ramificazioni hanno stabilito il contatto con la rete delle circolazioni interne, che dovrà pure, un giorno, essere attraversata da una linfa nuova: trasformazione che doterà la metropoli di un autentico sistema di unità edilizie, apportatrici di bene agli uomini. L'America, che sembrava definitivamente paralizzata nelle sue strade pietrificate, ha scoperto al momento giusto la *parkway* ... »²⁷.



2.37, 2.38 Il parkway secondo Le Corbusier

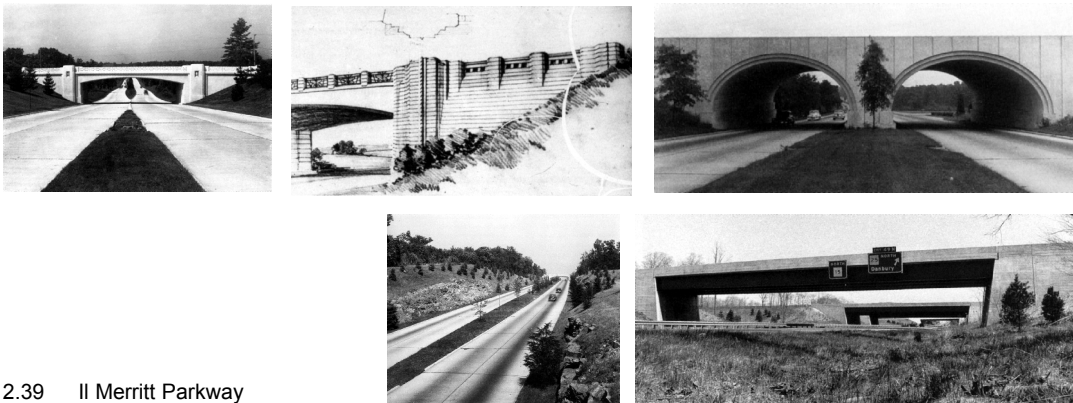
Nel 1930 Robert Moses progetta un parkway anulare intorno ai cinque quartieri di New York

²⁷ Le Corbusier, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma 1997, p.87

che sarà terminato nel 1944. Gli obiettivi dichiarati sono la costituzione di un parco a nastro intorno tutto intorno alla città che consenta il recupero di alcune zone morte, un migliore collegamento con i sobborghi, una redistribuzione più equilibrata della popolazione e un sistema controllato di accessi al cuore metropolitano come porte in una cinta muraria. Nella realizzazione concreta, alcuni tratti si configurano come vere e proprie vie a scorrimento veloce secanti quartieri urbano densamente popolati.

Il Merritt Parkway

Si inizia in questi anni anche il Merritt Parkway per decongestionare il traffico sempre in aumento proveniente dalla contea di Westchester. Per le qualità del territorio che attraversa (la contea di Fairfield nel Connecticut) e per il progetto unitario di tutte le sue parti tra cui gli ottantasei ponti disegnati secondo il gusto Art Deco da un solo architetto, George Dunkelberger, è considerata alla stregua di un'opera d'arte.



2.39 Il Merritt Parkway

A Los Angeles i flussi del traffico automobilistico cominciano a determinare la struttura stessa della città. Il sistema di parkway pensato all'inizio del secolo viene sostituito da un sistema di freeway come tessuto connettivo tra i nuclei della metropoli californiana, sulla base dei criteri della massima velocità e migliore accessibilità. Questa è la conclusione dei parkway urbani.

Il parkway nazionale

Negli anni Trenta del Novecento inizia quella che Christian Zaptka individua come terza e ultima fase della "evoluzione" del parkway americano, ossia la fase nazionale, in cui il parkway oltrepassa i confini della città per assurgere al rango di entità territoriale; lo studioso rintraccia, quindi, un percorso assolutamente lineare che porta il parkway dalla cuore della città nella periferia, e dalla periferia alla campagna obbedendo quasi a un richiamo verso la naturalità perfetta ; afferma, infatti che « mentre le passeggiate nei parchi urbani della fine dell'Ottocento immettevano i vantaggi della natura in alcune strade cittadine, e le autostrade suburbane offrivano un'alternativa rurale alle strade che già

esistevano fuori città, il problema sempre presente degli incroci costrinse a un ridimensionamento degli ideali di passaggio senza interruzione attraverso la natura, sia dentro la città che fuori. ... I parkway nazionali hanno provocato l'allontanamento da qualsiasi contesto urbano e suburbano. Con essi, la purezza dell'ideale originale ha potuto essere recuperata nel piacere di guidare nel paesaggio... »²⁸. Lo storico e urbanista Matthew Dalbey contesta questa visione teleologica fondata unicamente sugli aspetti "compositivi" del parkway affermando la necessità di porre in relazione il parkway stesso con i diversi sistemi di strumenti di progetto utilizzati a livello urbano prima, in ambito regionale poi. «In realtà la riforma urbana ha prodotto il parco urbano e il parkway. Il parkway suburbano è servito alla città quando la città è cresciuta e si è espansa, mentre il parkway regionale si è sviluppato a partire dal conflitto sulla riforma regionale articolata dal dibattito tra i regionalisti e i metropolitanisti »²⁹. Con "regionalisti" indica un gruppo di studiosi che fa riferimento alle idee elaborate dalla Regional Planning Association of America; ritengono che la pianificazione a scala regionale in una democrazia capitalistica necessiti di un punto di vista che oltrepassi la logica convenzionale della città e del mercato; ciò richiede l'elaborazione di un sistema di strumenti specifico per la regione e le sue componenti, e anche l'affrancamento della cultura e della politica dalla schiavitù delle forze economiche; ritengono i parkway regionali strumenti importanti per combattere la congestione delle città e per il rafforzamento delle comunità e delle economie rurali; di questo gruppo fanno parte Lewis Mumford e Benton MacKaye. I cosiddetti "metropolitanisti", tra cui Thomas Adams, il promotore del Piano Regionale di New York del 1929, ritengono, invece, che la pianificazione a livello regionale debba assecondare e favorire l'espansione del mercato utilizzando in questo ambito i medesimi strumenti elaborati nella progettazione urbana; il parkway è qui visto come strumento per favorire lo sviluppo economico lungo i canali di espansione urbana nei dintorni. Il dibattito tra le due opposte concezioni emerge in modo evidente in occasione della progettazione e della realizzazione dello Skyline Drive, che consente l'accesso al Parco Nazionale di Shenandoah percorrendolo per tutta la sua lunghezza seguendo il profilo dei monti.

La concezione di questo nuovo tipo di parkway attinge al patrimonio di esperienze e conoscenze accumulato nella realizzazione dei "park-road", le strade dentro i parchi, che

²⁸ Zaparka, C., op. cit., p.124

²⁹ Dalbey, M., *Regional Visionaries and Metropolitan Boosters: Decentralization, Regional Planning, and Parkways During the Interwar Years*, Kluwer Academic Publishers, Boston, 2002, p.12

hanno cominciato ad attraversare, rendendoli visibili al grande pubblico, i grandi parchi nazionali statunitensi a partire dal 1915, quando il Parco di Yellowstone viene aperto alle automobili senza alcun pregiudizio conservativo ideologico. I parkway regionali mantengono la fondamentale funzione di connessione tra parchi, questa volta nazionali e non urbani, e tra luoghi considerati rilevanti dal punto di vista storico e culturale.

La prima legislazione federale sui parkway regionali risale alla promulgazione, nel 1928, di un Atto che approva la costruzione del Mount Vernon Memorial Highway, per collegare Washington e il sito della residenza di George Washington su Monte Vernon tramite un percorso che serva sia al traffico pendolare che a quello turistico. Successivamente incorporato come tratto del più ampio George Washington Memorial Parkway, dal fiume Potomac alle Great Falls in Virginia, questa strada « viene concepita come un paesaggio didattico che consenta una lezione lineare sulla storia e i valori Americani. Si era ritenuto che guidare nel parkway accrescesse il patriottismo e fortificasse il carattere infondendo grande rispetto per i valori americani»³⁰.

La proliferazione di highway e freeway in tutto il territorio nazionale induce il National Park Service, ente federale preposto alla gestione dei parchi, a puntualizzare i caratteri peculiari del parkway

1. « viene progettata per il traffico viaggiatori e per un uso perlopiù ricreativo, con l'obiettivo di evitare edifici dall'aspetto sgradevole e altri elementi che ai margini della strada che deturpano la normale autostrada »;
2. « viene costruita entro una porzione di terreno molto ampia allo scopo di realizzare una striscia di parco isolante tra la sede stradale e la proprietà privata confinante »;
3. « è situata preferibilmente in zone non sviluppate di particolare bellezza e interesse, evitando centri costruiti e territori coltivati in modo intensivo »;
4. « Il suo scopo è di rendere accessibile lo scenario migliore del territorio che attraversa. Il percorso più breve o più diretto, quindi, non è necessariamente un requisito primario. Le intersezioni a livello tra il parkway e le principali autostrade sono eliminate »;
5. « I punti di ingresso e di uscita sono distanziati notevolmente per ridurre le interruzioni al flusso di traffico principale. Spesso viene affiancata una strada secondaria parallela per condurre il traffico locale a un punto di ingresso »;

30 Davis, T., Croteau, T., Marston, C., *America's National Park Roads and Parkways*, The Johns Hopkins University Press, Baltimora, 2004

6. « vengono introdotti accorgimenti scenografici allo scopo di ottenere la massima protezione senza aumentare la superficie di terreno da espropriare».³¹

Il primo ad essere concepito secondo i nuovi standard è il Blue Ridge Parkway, la più lunga strada degli Stati Uniti ad essere progettata come singola entità. Collegando i parchi nazionali di Shenandoah e delle Great Smoky Mountains in Virginia e nella Carolina del Nord, è contemporaneamente un “parco allungato” (*elongated park*) e un sistema di parchi distinti che danno accesso ai passi montani, ai boschi e alle cascate. Lungo il percorso, che si estende per circa ottocento chilometri dei quali i primi cinquecento lungo il fiume Blue Ridge, vengono realizzate numerose zone per la sosta e la ricreazione dell'automobilista. Nel disegno del tracciato il progettista H.E. Van Gelder, *landscape architect*, adotta la curva spirale per raccordare gradatamente le curve circolari ai tratti rettilinei, soluzione già adottata da Wilbur Simonson nel Mount Vernon Memorial Highway che consente, oltre che una guida più comoda, un maggiore controllo sulle variazioni del campo visivo del conducente del veicolo.

Il Blue Ridge
Parkway

Questo tipo di parkway si può definire come «una striscia di terra dedicata al piacere del movimento. Il parkway non è esso stesso una strada, ma ne contiene una. La striscia di terra non è soltanto un highway con bordi d'erba uniformi; possiede una larghezza variabile correlata alle immediate condizioni topografiche e culturali. La strada stessa differisce sensibilmente da un normale highway in quanto è pensata per una guida confortevole in un contesto esteticamente accattivante, e non semplicemente per condurre da un posto a un altro il più velocemente possibile»³².

Il Colonial Parkway è il primo parkway progettato dal National Park Service come elemento di unificazione di siti diversi in un unico parco nazionale. Nello Schema di Sviluppo del Colonial Parkway del 1933 si afferma che «la sua funzione di fattore unificante trascende semplici considerazioni di trasporto », e che «il suo tracciato e il suo disegno devono contribuire, per quanto è possibile, agli scopi commemorativi del Monumento».

Il monumento citato è il Colonial Historical Park, istituito nel 1930 tra i fiumi James e York in Virginia. Prevista nella costituzione del parco è una strada panoramica che trasformi i vari siti in un sistema e che, sottratta a qualunque sviluppo moderno in senso commerciale,

31 U.S. Department of the Interior, National Park Service, *Parkways: A Manual of Requirements, Instructions, and Information for Use in the National Park Service*, 2-3

32 Newton, Norman T., *Design of the Land: The Development of Landscape Architecture*, Cambridge and London, Harvard University Press, 1971

consenta un viaggio in automobile attraverso quattrocento anni di storia coloniale americana, rivelando paesaggi fluviali e foreste. Charles E. Peterson, *landscape architect*, scartata l'ipotesi di un tracciato che ricalchi le antiche strade coloniali all'interno del sito, sceglie di allineare il percorso al fiume York. La sua idea è di costruire il parkway secondo gli standard fissati dal Bronx River Parkway e dal Mount Vernon Memorial Highway, una strada ad accesso limitato, con ampi curve, senza intersezioni a raso e con una ampia zona di rispetto. Nel tratto tra le città di Yorktown e Williamsburg viene conferita una "atmosfera coloniale" al percorso con il rivestimento dei muri di contenimento e dei sottopassi in mattoni disposti all'inglese e alla fiamminga. Il *landscape architect* Edward Zimmer redige un piano per il posizionamento degli alberi e delle piante (pini, cedri, cornioli, tulipani e betulle) sui pendii lungo la strada per creare un ambiente naturale. Chiuso durante la Seconda Guerra Mondiale, il parkway viene completato nel 1957.



2.40, 2.41, Il Colonial Parkway

Los Angeles e lo stato della California promuovono la costruzione del parkway Arroyo-Secco per mettere in relazione le città densamente popolate dello stato con la riserva naturale della foresta nazionale mediante un percorso tracciato espressamente in rapporto alla fruizione visiva del territorio attraversato. L'Arroyo Seco Parkway è la prima strada ad alta velocità, con tracciato separato in quota e carreggiate distinte degli Stati Uniti occidentali, e costituisce il tratto iniziale del sistema di freeway dell'area metropolitana di Los Angeles. Costruito in tre fasi dal 1938 al 1953 e lungo circa tredici chilometri, è stato pensato sia come un percorso panoramico attraverso l'Arroyo Seco, sia un canale per il flusso di traffico che collega le città di Los Angeles e Pasadena in via di espansione; per questo duplice carattere è da alcuni considerato il punto di passaggio dalla tradizione dei parkway ai freeway moderni. Infatti, pur prendendo a prestito alcune caratteristiche dei parkway realizzati sulla Costa Occidentale come, ad esempio, l'accesso controllato e l'eliminazione delle intersezioni a raso, esso se ne allontana per l'essere progettato per velocità molto più

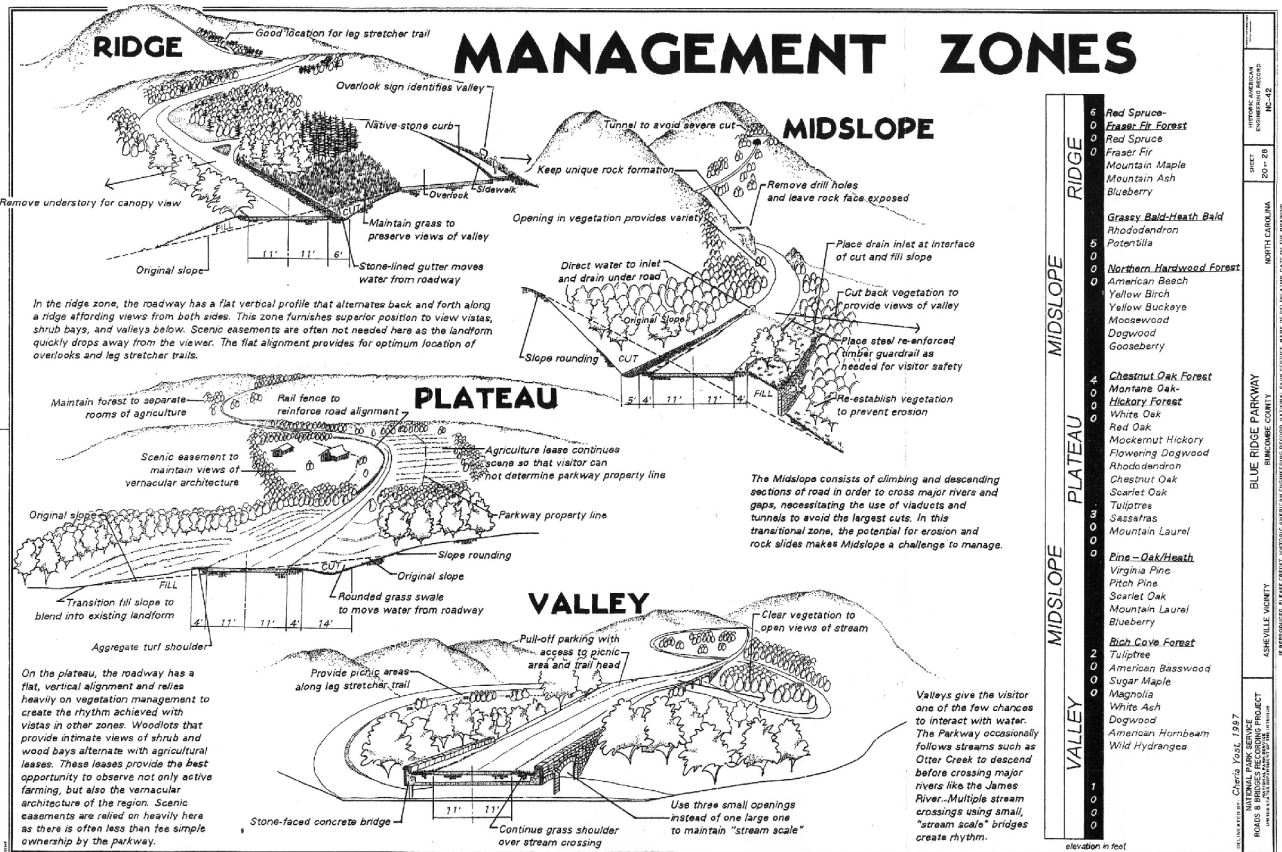
alte e, soprattutto, come mezzo per decongestionare il traffico tra le due città nell'ambito di un sistema stradale metropolitano più ampio. Nelle fasi iniziali della costruzione grande enfasi viene data alle qualità estetiche della nuova strada, relative sia alla modificazione del paesaggio che alle soluzioni architettoniche adottate, successivamente; però, l'idea di parkway comincia a passare in secondo piano. Arroyo Seco è un canale naturale che nasce nel Devil's Gate Canyon a nord della città di Pasadena e confluisce nel Los Angeles River presso la zona centrale di Los Angeles. Secco in estate, pieno d'acqua in inverno, è stato utilizzato per secoli dalle comunità indigene come canale di trasporto e come linea di riferimento per tracciati di tipo diverso quali sentieri o vie di diligence. Alla fine del diciannovesimo secolo le comunità insediate lungo l'Arroyo si trovano impegnate nella costruzione della nuova città, e l'intensificazione del traffico tra Los Angeles e Pasadena pone il problema della realizzazione di un canale di comunicazione adeguato. Nel 1923 si costituisce la Arroyo Seco Federation per promuovere la realizzazione di un sistema di parchi nei territori dell'Arroyo; è una comunità di artisti che legano la propria ispirazione al potere creativo della natura e che si rifanno al movimento inglese degli Arts and Craft nella loro concezione del lavoro e dei rapporti sociali. L'attenzione alla natura e alla storia specifici del luogo, valori proclamati dalla cosiddetta "Arroyo Culture", influenzano il progetto del parkway, almeno nelle sue prime versioni; evitando anche l'adesione incondizionata ai canoni standardizzati del pittoresco tradizionale. Nel 1924 viene approvato un piano generale per le infrastrutture stradali di Los Angeles redatto da Frederick Law Olmsted Jr, Harland Bartholomew, Charles Henry Cheney in cui si afferma la necessità di costruire un sistema di strade differenziate per classe di traffico accanto, o in sostituzione, delle strade urbane esistenti giudicate inadeguate alle esigenze di una metropoli moderna nascente in quanto pensate nell'Ottocento per il trasporto a cavallo. Gli autori si riferiscono alle nuove strade adoperando indifferentemente i termini *boulevard* e *parkway*, attribuendo a queste la duplice valenza di vie per gli spostamenti pendolari e di percorsi piacevoli. Queste riflessioni confluiscono in un rapporto redatto dai medesimi autori dal titolo *Parchi, campi da gioco e spiagge per la regione di Los Angeles* sulla necessità di nuovi parchi senza i quali «le masse vengono progressivamente tagliate fuori da molti tipi di svago di primaria importanza per la loro salute, felicità e benessere». Quali accessi alle nuove strutture vengono proposti i *parkway*, tra cui l'Arroyo Seco, questa volta esplicitamente distinti dai *boulevard polifunzionali*, e definiti come percorsi negli intorni più belli della città,

in cui ogni elemento della realtà urbana e suburbana deve essere nascosto alla vista del viaggiatore. Dopo varie vicissitudini che conducono alla scelta del tracciato e all'esproprio dei terreni necessari, nel 1938 inizia la progettazione del nuovo parkway. Quali esperienze da valutare per il progetto vengono considerati, non soltanto i parkway della Costa Occidentale, in particolare il Bronx River Parkway e quelli voluti da Robert Moses intorno a New York, ma anche gli *autobahn* tedeschi che costituiscono la prima rete stradale ad alta velocità del mondo. Vengono adottate alcune soluzioni riguardo alla sicurezza tra le quali la separazione delle sedi stradali da fasce mediane, l'impiego di cementi colorati per le diverse corsie e l'adozione di curve sopraelevate per consentire maggiori velocità. L'integrazione con il paesaggio viene cercata nei modi ormai consueti, l'attenuazione dei pendii laterali, l'andamento "organicamente" curvilineo, l'installazione di guard rail in stile "rustico", il rivestimento in pietra dei muri di contenimento laterali e la piantumazione di oltre quarantasette specie di piante tipiche della California nelle fasce di rispetto laterali.

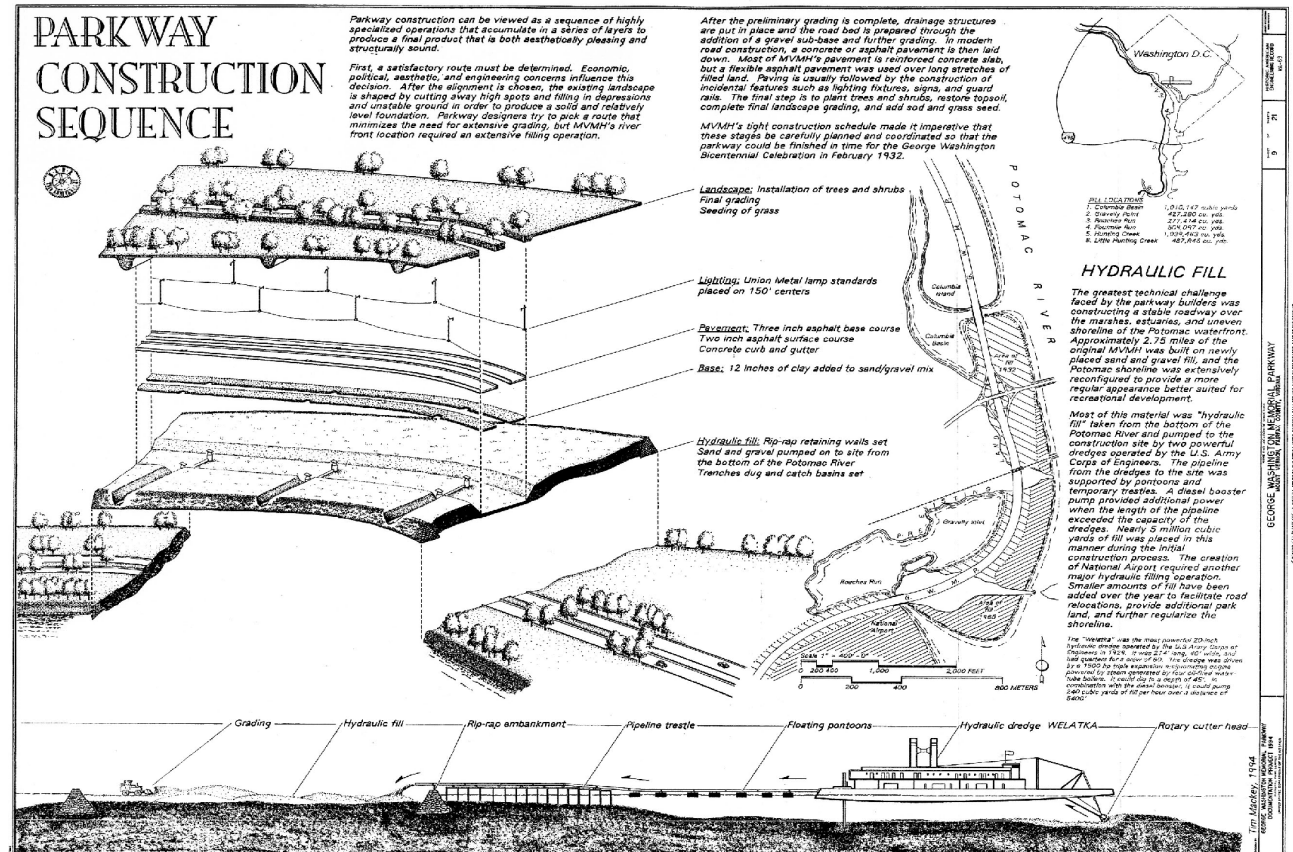
Riflessioni conclusive

Il tema del parkway può essere considerato un tema storico, che nasce in un periodo determinato, la metà dell'Ottocento, e che trova una conclusione del proprio sviluppo nel secondo dopoguerra quando prendono il sopravvento i freeway e gli highway, più adatti a rispondere alle logiche dell'economia e della pura funzionalità tecnicistica. Tuttavia, dallo studio del suo articolato processo di trasformazione, che ha accompagnato la complessa evoluzione della città americana moderna, dalla sua nascita alla sua crisi, si possono trarre alcune caratteristiche che fanno del parkway un'idea assolutamente moderna e attuale:

- il parkway è un elemento di connessione tra parti di città o parti di territorio;
- nel connettere parti diverse assume in sé qualcosa del loro carattere;
- non è costituito da nodi e dai collegamenti tra questi, ma è un'entità continua, complessa, disponibile ad accogliere funzioni diverse e a deformarsi (in pianta e in sezione) in relazione al grado di complessità del contesto, mantenendo tuttavia la propria unità e specificità;
- la sua essenza è fortemente relazionata all'idea di servizio urbano o territoriale; parchi urbani, riserve naturali, centri sportivi, siti storici e archeologici diventano parte di un sistema di cui il parkway è l'elemento unificante.



2.42 Il Blue Ridge Parkway, criteri di progettazione dei bordi

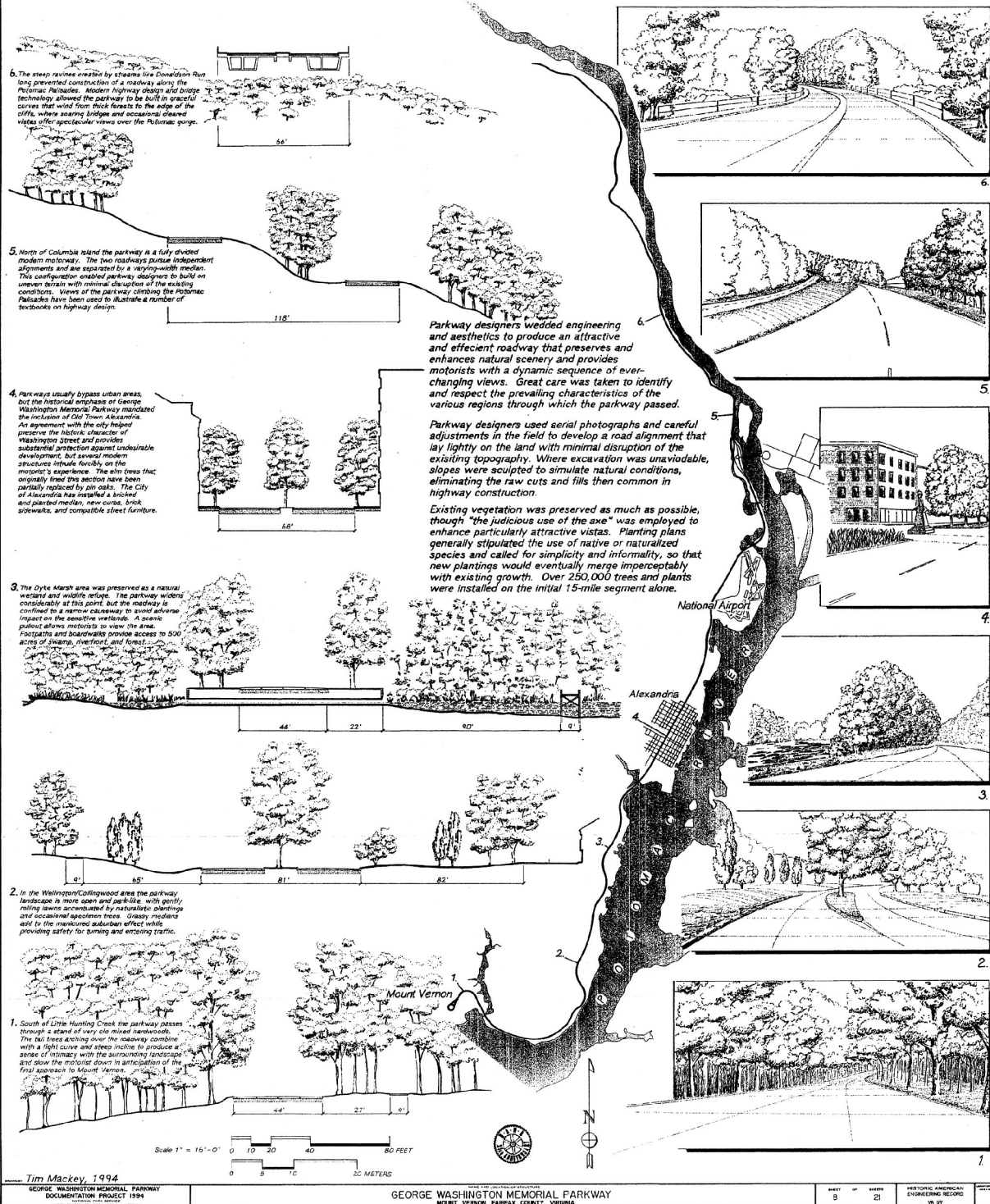


2.43 Il George Washington Memorial Parkway, fasi di costruzione della strada

LOOKING DOWN THE ROAD

"Good line is fundamental to good design. The grace and beauty of line in landscape art and good alignment and profile in the engineering science of economic highway location are inseparable."

MVMH Landscape Architect Wilbur Simonson (1932)



3. La Ronda de Dalt a Barcellona 1988-1992

Lo studio qui presentato riguarda la Ronda de Dalt, quel tratto del *Segundo Cinturón*, la strada di circonvallazione esterna della città di Barcellona, tra l'intersezione con la Diagonal a ovest e il *Nudo de la Trinitat*, il grande svincolo di raccordo con il sistema autostradale situato a est presso il fiume Besos. Tecnicamente è un'autostrada urbana, cioè una strada ad alta capacità di traffico progettata per consentire l'attraversamento della città a velocità elevate permettendo l'accesso ad essa in modo controllato. Il particolare interesse di questa strada consiste nel fatto che essa non si configura come un taglio profondo nel tessuto urbano, come accade in molte altre città del mondo, ma, al contrario, come elemento portante di una ricca sequenza di spazi che si pongono come veri e propri luoghi urbani: parchi, giardini, edifici pubblici, belvedere, spazi per lo sport. Questo risultato, che il presente studio si propone di verificare, è perseguito mediante un'attenta e studiata articolazione della forma complessiva della infrastruttura e dei suoi elementi in relazione ai vincoli esistenti, intendendo per infrastruttura il sistema costituito dalla strada, dai nodi, e dalle due fasce di margine, di ampiezza variabile, verso il monte di Collserola a nord, a sud verso la città.

Presentazione
dello studio

La *Ronda* non è
soltanto
un'autostrada
urbana, ma una
struttura
portante per
nuovi luoghi
urbani

Il processo di trasformazione di Barcellona in città moderna si è svolto in stretta relazione con il sistema viario, e tutti i progetti urbani, realizzati e non realizzati, fra le cui premesse ci siano stati lo studio e l'interpretazione della città esistente, si sono dovuti confrontare con il tema della strada¹.

Le trasformazioni dell'antico nucleo urbano di Barcellona in città moderna iniziano nel diciannovesimo secolo, quando la concentrazione dei mezzi di produzione richiesta dal nuovo sistema industriale e, quindi, la concentrazione della mano d'opera e dei servizi innescano un processo di urbanizzazione senza precedenti. In particolare, sono indicati quali fattori principali della modernizzazione l'aumento sempre crescente della popolazione urbana rispetto a quella rurale con il conseguente aggravamento delle condizioni igieniche della città; il consolidamento del settore industriale che funge da traino per il settore

Cenni sullo
sviluppo del
sistema viario di
Barcellona

¹ Scrive Oriol Bohigas: «Dopo il continuo dibattito teorico sul Piano e sul Progetto, su quali sono i termini di un possibile Progetto Urbano, si può affermare che la soluzione è semplicemente il progetto di una rete viaria ben caratterizzata, flessibile rispetto all'architettura ma che sappia imporre un ordine generale, intellegibile e significativo, in grado di svolgere le funzioni specificamente urbane. Se una città consiste nella coerenza funzionale e simbolica di una rete di vie, un Progetto Urbano non dev'essere niente più che il progetto di queste strade. In fin dei conti, storicamente, tutte le città si sono formate in questo modo» in Oriol Bohigas, *La strada*, Domus 802, Marzo 1998.

commerciale; la riorganizzazione del territorio con un potente sistema infrastrutturale costituito da nuove strade e ferrovie. Manuel de Solà-Morales e José Luis Gómez Ordóñez distinguono quattro fasi del ruolo ricoperto dall'infrastruttura nella storia urbana di Barcellona: infrastruttura «coloniale» all'inizio del diciottesimo secolo, infrastruttura di «propulsione» nel cambio di secolo, di «sussistenza» dopo la guerra civile e di «sfruttamento» nel periodo dello sviluppo degli anni Sessanta².

Dalla città
murata
circondata da
borghi alla
maglia
ortogonale
infinitamente
ripetibile

A metà del diciannovesimo secolo Barcellona è una città chiusa entro le mura circondata da alcuni borghi (*Sants, Les Corts, Gracia, Barceloneta*, a carattere industriale, *Sarrià, Sant Andreu de Palomar, Horta e Sant Gervasi* a carattere agricolo) collocati, per ragioni militari, immediatamente al di fuori della zona di *non aedificandi* (ampia poco più di un chilometro), nell'ambito territoriale racchiuso dal monte di Collserola, dai fiumi Llobregat e Besòs e dal mare. Questo territorio risulta concepito come un'unica entità nel «*Plano Topografico de Barcelona y sus alrededores*» redatto da Ildefonso Cerdà del 1854 e quale spazio della città rinnovata nella *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma de y ensanche de Barcelona* del 1859 e nel Piano del 1863. Il tema della circolazione è una componente fondamentale della teoria di Cerdà. La città esistente viene circondata da una strada ad anello la cui funzione consiste nel raccordo con il nuovo sistema viario che penetra nel nucleo antico con tre nuove vie di cui sarà realizzata completamente una, la via Laietana e parzialmente un'altra, quella corrispondente alle *calles Ferràn* e *Jaume I*. L'ampliamento urbano è impostato su una griglia ortogonale orientata a quarantacinque gradi rispetto al nord costituita da strade larghe venti metri che definiscono isolati quadrati di centotredici metri di lato. Tale maglia indifferenziata e "isotropa" è tagliata da tre strade di grande comunicazione definite «trascendentali» dallo stesso Cerdà, la *Avenida Diagonal*, inclinata di trenta gradi rispetto la direttrice sud-ovest/nord-est del reticolo, e la *Avenida Meridiana* e l'*Avenida Parallel*, che si intersecano virtualmente in corrispondenza del porto. Queste strade, oltre ad assolvere la funzione di grandi canali di collegamento al territorio sovra metropolitano, in particolare, alle vie di comunicazione con Madrid e la Francia, giocano un ruolo importantissimo nella comprensione del tessuto urbano. Scrive Manuel de Solà Morales: «Quando Ildefonso Cerdà traccia su un reticolo quadrato regolare con oltre novecento isolati una diagonale inclinata di 30°, introduce qualcosa di più che un rapido collegamento tra gli estremi della

² Busquets, J., *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal, 2004, p.103 nota 2

maglia dell'Ensanche di Barcellona: definisce l'elemento sintetico che consente la comprensione istantanea delle due direzioni del reticolo, organizza spazi che rendono evidente le dimensioni degli edifici, ombre e luci diverse da quelle regolarmente replicate nelle strade normali. Senza la Diagonal, la visione della scala di ogni isolato in rapporto alla totalità risulterebbe impossibile, e la comprensione della nostra stessa collocazione come individui che si muovono all'interno del complesso mancherebbe di altro orientamento al di là della memoria dei luoghi conosciuti. La Diagonal è uno *scanner*, un taglio anatomico che scopre l'organizzazione interna del tessuto, e la sua presenza non soltanto arricchisce la forma urbana globale, ma riassume una forma speciale di comprensione della totalità. Le sue diverse forme e posizioni assumono carattere proprio nel rapporto con la genericità della trama comune»³

La *Diagonal* è l'elemento unificante nel tessuto urbano

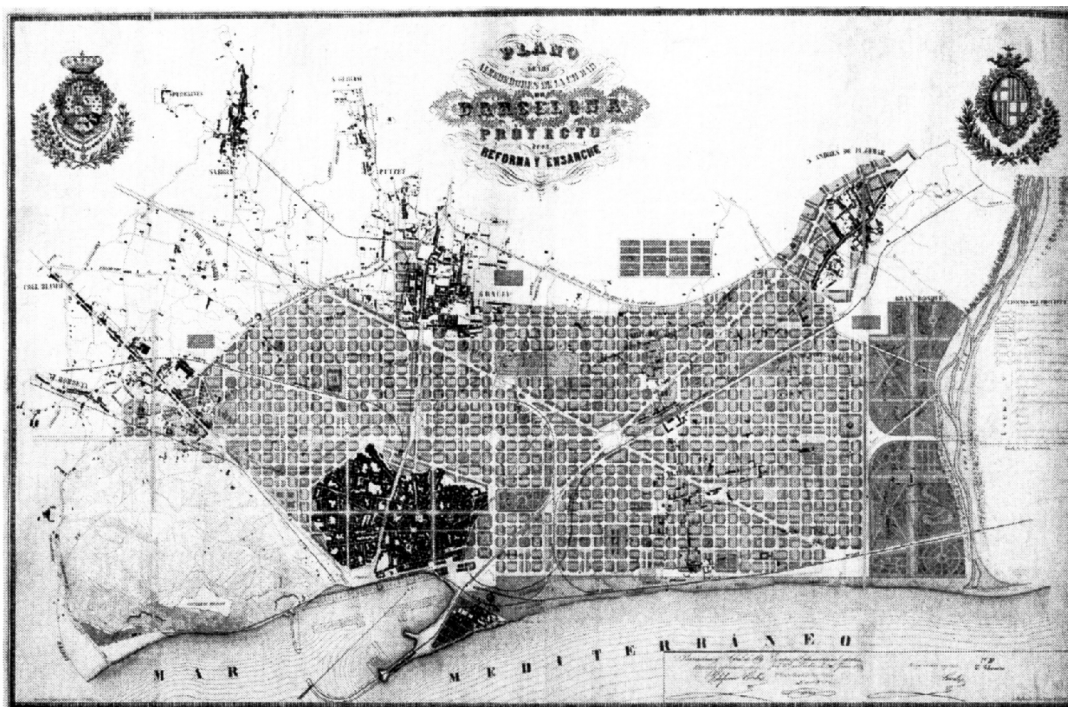


3.1 Plano Topografico de Barcelona y sus alrededores, 1854

In seguito all'attuazione del piano inizia il processo di costruzione della periferia nel territorio compreso tra la nuova espansione e i borghi circostanti. Tale processo avviene secondo modelli diversi da quelli che regolano la formazione dell'Eixample di Barcellona. Joan Busquets ne identifica sei, tre dei quali hanno natura viaria, l'urbanizzazione delle strade e dei sentieri rurali, la trasformazione delle aree di servitù di strade, ferrovie e canali, e l'urbanizzazione strutturata sui *paseos*, alcuni dei quali collegano la città murata alla

Inizia il processo di annessione dei borghi alla città mediante i *paseos*

3 Manuel de Solà Morales, *Progettare città: città tagliate*, Lotus Quaderni Documents n.23, Electa 1999, p. 10.



3.2 Plan Cerdà, 1859

campagna già prima dell'intervento di Cerdà⁴. Il problema della connessione dei nuclei periferici tra loro e con la nuova città viene affrontato nel «*Concurso Internacional sobre anteproyecto de enlace de la zona del Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarrià y Horta*», bandito nel 1903 dalla Municipalità, ispirata dal sogno di una “Grande Barcellona” sul modello delle trasformazioni urbane di altre capitali quali Parigi, New York, Berlino e Vienna. Risulta vincitore il progetto di León Jaussely che sarà rielaborato e approvato in via definitiva nel 1907.

Il piano di Jaussely propone un sistema di parchi e di strade radiali e di circonvallazione

A partire da una idea di città differenziata per aree funzionali (industria, residenza e commercio) e dall'accusa di monotonia e di scarsa capacità di adattamento all'assetto topografico del sito mossa al piano dell'Ensanche di Cerdà, l'architetto francese propone un nuovo sistema di parchi e un sistema viario composto da cinque assi radiali e tre anelli di circonvallazione: il primo, chiamato “circonvallazione dell'Industria”, ha il compito, da un lato, di collegare il tessuto residenziale al sistema industriale e, dall'altro, di stabilire una relazione tra un'ipotizzata area industriale alle spalle del Montjuïc e zone con carattere produttivo quali Sant Andreu e San Martí; nei punti di tangenza tra questo *cinturon* e il tracciato previsto del metro vengono collocate le stazioni.; il secondo anello, il “*Paseo de Ronda*”, collega i borghi annessi alla città; il terzo, il “*Paseo Rural*”, situato fuori dall'area urbanizzata e coincidente con una strada esistente, la via Cornelià, viene pensato come

⁴ Busquets, J., op. cit. p.144-148



3.3 Piano di Jaussely, 1905



3.4 Piano di Jaussely, progetto dei parchi, 1905

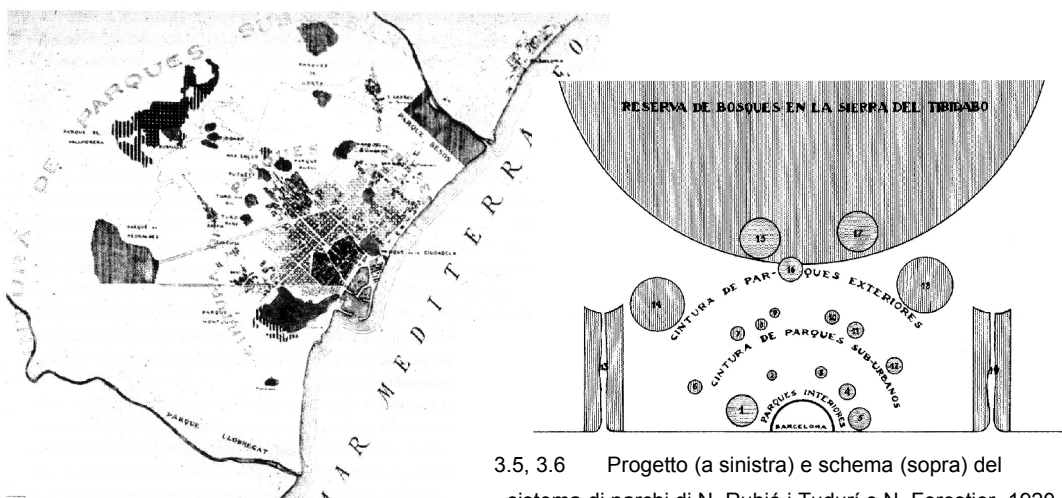
una strada-parco che collega gli spazi naturali con i nuovi insediamenti residenziali.

Il tema degli spazi liberi contenuto nel piano di Jaussely viene affrontato dalla Municipalità con la costituzione, nel 1918, della *Dirección de Parques Públicos del Ayuntamiento* diretta da Rubió i Tudurí il quale, nel 1926, afferma che «la grande città moderna, crescendo, travolge e distrugge il paesaggio. Le forze formidabili che danno impulso al progresso

urbano, l'industria, la sovrappopolazione, il traffico, esigono per sé tutto lo spazio a disposizione ... Nei lavori di questa Direzione dei Parchi Pubblici di Barcellona si considera il principio che le aree destinate alla edificazione sono aree perse ... Un eccesso va combattuto con un eccesso contrario»⁵.

Progetto di un sistema di parchi organizzati in tre livelli: interni, suburbani, esterni

Viene elaborato un progetto di sistema di parchi articolato in tre livelli: la cintura dei parchi interni (la Ciutadella, il Monjtüic, Letamendi, la Sagrada Familia e Glóries), la cintura dei parchi suburbani (Hipódromo, Turó Park, Turó Gil, Font del Recó, Vallcarca, il parco Güell e il parco del Guinardó), e la cintura dei parchi esterni (il parco del Llobregat, Pedralbes, Vallvidrera, Tibidabo, Sant Medir, Horta e il parco del Besós).



3.5, 3.6 Progetto (a sinistra) e schema (sopra) del sistema di parchi di N. Rubió i Tudurí e N. Forestier, 1920

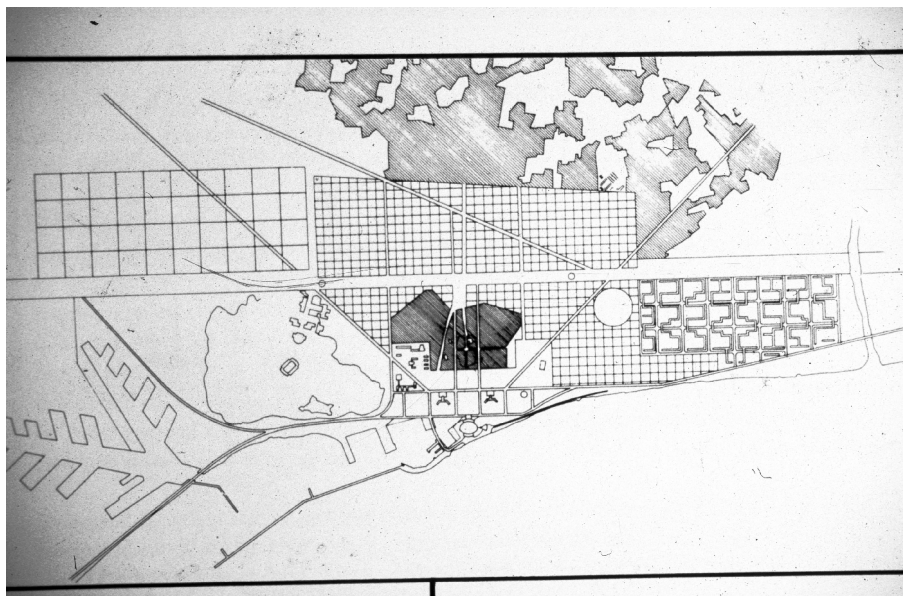
Il 1929, anno dell'Esposizione Universale, segna l'inizio di un periodo in cui grandi trasformazioni urbane già tracciate in precedenza subiscono un nuovo impulso. Il Monjtüic è utilizzato come parco urbano vengono realizzati alcuni parchi della cintura interna. Viene realizzata la Plaza de Catalunya, nodo tra il nucleo urbano antico e l'espansione moderna; la Diagonal viene prolungata verso occidente tramite un boulevard di cento metri di ampiezza con il conseguente aumento di valore dei terreni prospicienti e viene realizzata la Plaza de Espanya. Da questo momento in poi, la forte crescita urbana e lo sviluppo industriale impongono l'ambito regionale quale livello per le riflessioni e le decisioni circa le trasformazioni territoriali. I fratelli Rubió i Tudurí affrontano il problema nel documento *Regional Planning* del 1932 in cui, sul modello delle città-giardino e delle *new towns* inglesi, si propone un'analisi dell'intera regione catalana vista come una grande città.

Dello stesso anno è il *Plan Macià* redatto dal GATCPAC (*Grupo de Artistas y Técnicos Catalanes para la Pomoción de la Arquitectura Contemporánea*); il progetto della nuova

⁵ Rubió i Tudurí, N.,M., *El problema de los espacios libres*, Ayuntamiento de Barcelona, 1926

città si fonda sulla classificazione delle aree urbane in zone funzionali: la zona residenziale, la zona produttiva comprendente il porto, le zone industriali e la *city*, la zona del centro civico, la zona per il riposo e, quale sistema di connessione fra le zone precedenti, la zona del traffico e della circolazione. Riguardo alle infrastrutture, viene rafforzato l'asse della Gran Via e reso continuo tra i due fiumi Llobregat e Besòs; vengono potenziate l'Avenida Meridiana e l'Avenida Parallel alla cui intersezione viene collocato il centro direzionale. L'ascesa al governo della destra nel 1936 segna la sospensione dello statuto della Catalogna e lo scioglimento del GATCPAC.

Il piano Macià articola la città in aree funzionali e rafforza l'asse della Gran Via



3.7 Plan Macià, 1932

Nel 1953 viene redatto il *Plan General de Ordenación de la Comarca de Barcelona y su Área de Influencia* che estende l'area di studio ad altri ventisei centri urbani. L'ambito definito dagli elementi fisici è ora superato da un'area territoriale più ampia definibile in base a criteri funzionali per i quali il sistema delle vie di comunicazione acquisisce un nuovo significato. Si definisce una gerarchia di strade in cui le *rondas* sono considerate per la prima volta come *cinturones*. Queste vie non servono esclusivamente da collegamenti ma hanno anche il compito di deviare il traffico veicolare dal centro urbano e di fungere da barriera ai processi di espansione incontrollata e di suburbanizzazione. In una memoria al piano si spiega che «è opportuno prevedere la possibilità di attraversare la città ... senza penetrare nel centro di essa, realizzando due *cinturones* “esterni” ... Il secondo *cinturon* si presenta come limite dell'espansione verso la montagna ... »⁶.

6 Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia. Memoria 1954. Segunda Parte “Examen General de Necesidades y Previsiones”. Cap. II Las Comunicaciones. Nota n.3 contenuta in Alcalá, L. I., *Hacia la asimilación de las vías segregadas e nel ámbito urbano: El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en*

I paseos de
ronda di
Jaussely
diventano
circonvallazioni
per il traffico
automobilistico

Nel 1962 il Ministero delle Opere Pubbliche vara il Piano per la Rete Viaria di Barcellona in cui vengono disegnati i tracciati delle autostrade, dei tunnel e dei *cinturones*. Tre cinturones verso la montagna si uniscono a un *cinturon* litorale, e sono collegati tra loro mediante tre assi trasversali che attraversano il monte di Collserola. All'inizio degli anni Settanta, una volta realizzati i grandi assi di accesso verso il centro, l'interesse comincia a concentrarsi sulle strade di circonvallazione. Viene avviata la costruzione del Primo e del Secondo Cinturon nel settore del Nou Barris e quella del Tunnel della Rovira che li collega all'interno dell'area urbana. La realizzazione del Primo Cinturon, il cui tracciato segue sostanzialmente la medesima traccia del Paseo de Ronda di Jaussely, ma adesso con il carattere di strada veloce, comporta l'insorgere di conflitti con gli insediamenti costruiti che, nel frattempo, hanno sostituito gli spazi urbani vuoti. Però l'urgenza e la priorità funzionale attribuita a queste strade fa sì che non ci si preoccupi di una reale integrazione con il tessuto urbano interessato dall'intervento, lasciando che questo sia soggetto agli interessi speculativi sullo sfruttamento delle aree vuote. Negli anni Sessanta, durante i quali la città raggiunge il milione di abitanti, inizia il periodo dell'infrastruttura di «sfruttamento», rispondente a logiche speculative più che a una razionale crescita urbana. Scrive Joan Busquets: «non si tratta tanto di un discorso a favore o contro le autostrade, ma di considerare che il loro impatto e regionale sarebbe stato molto diverso se il loro tracciato e la loro costruzione fossero scaturiti da una riflessione più integrale e complessa. ... Perché questa rete arteriale si connette direttamente al sistema delle strade di Barcellona, la Meridiana, la Diagonal e la Gran Via, senza che si produca alcuna mediazione o articolazione tra questo nuovo sistema di mobilità e gli assi urbani tradizionali, cosicché questi assi si sono convertiti in questi decenni in linee «*by pass*» della città. Si può dire che questa brutalità ha modificato in modo sostanziale il sistema degli usi e delle relazioni all'interno della Barcellona centrale e suburbana. Inoltre, si può forse affermare che il fatto che non siano state realizzate quelle mediazioni ha reso irrinunciabile la costruzione delle strade di circonvallazione, il *cinturón litoral* e il secondo *cinturón*, come unica possibilità di redistribuzione della grande capacità di traffico delle autostrade radiali attuali»⁷.

Nel 1971 il Municipio pubblica l' «Esquema 2000», una proposta radicale di inserimento di autostrade urbane nel tessuto della città tra le quali una di collegamento tra la Plaza

Barcelona, Tesi doctoral, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya, p.357

⁷ Busquets, J., op. cit., p. 284-285

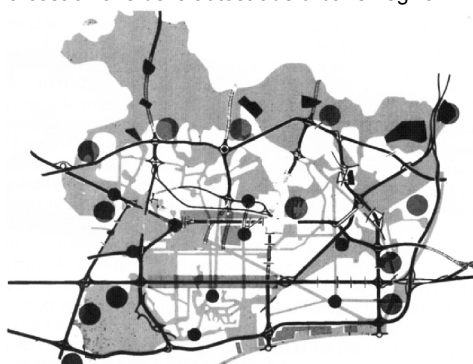
d'Espanya e la regione del Vallés attraverso il tunnel di Vallvidrera.

Nel 1979, quando Barcellona ritorna ad avere un governo democratico, ha già a disposizione il *Plan General Metropolitano* approvato nel 1976. Il piano viene attuato, spiega Josep Acebillo, perseguendo due scopi generali, la costituzione di una chiara disciplina urbanistica per controllare e correggere i processi speculativi ereditati dal periodo precedente, e l'inizio di una gestione urbana forte che possa acquisire aree urbane industriali dismesse per rispondere alla crescente domanda di spazi ed edifici pubblici⁸. Il piano riconferma, specificandolo, il sistema viario previsto nel 1962.

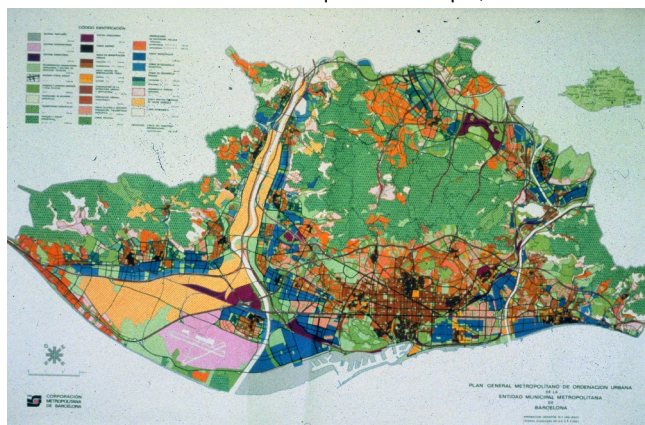
Il *Plan General Metropolitano*



3.8 Inizio della costruzione delle autostrade urbane negli anni Sessanta



3.9 Barcelona 2000 Esquema Municipal, 1971



3.10 Plan General Metropolitano, 1976

Il documento più importante che costituirà un riferimento teorico per le operazioni successive è il *Pla de Vies* che raccoglie le indicazioni emerse dal Seminario Sarrià del

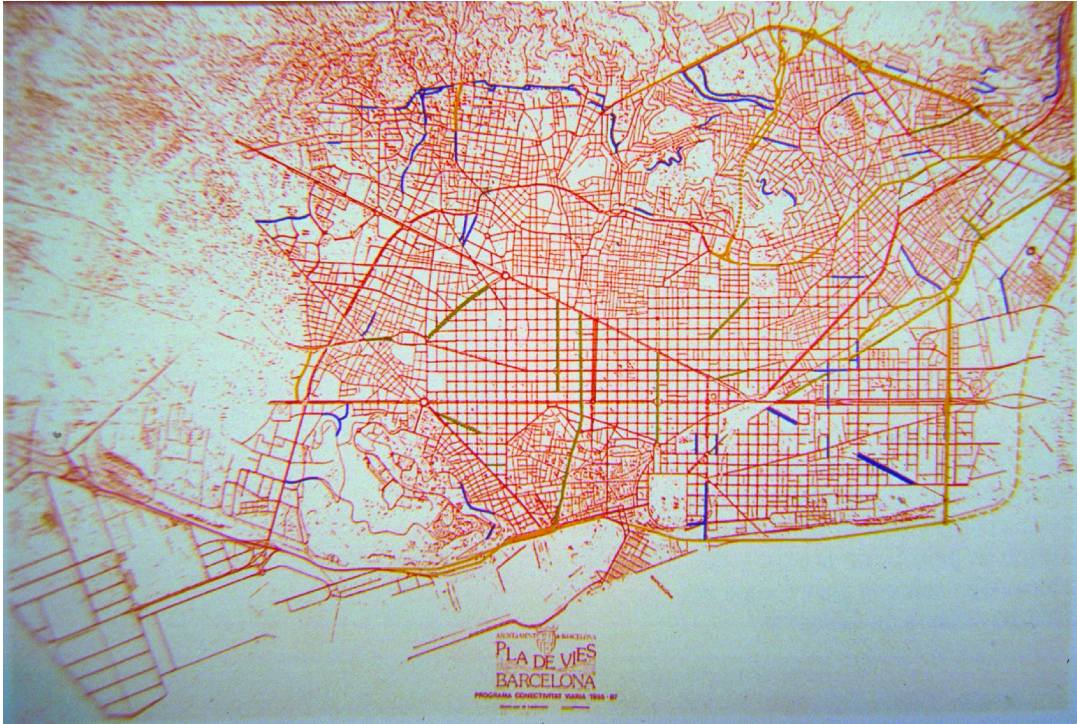
⁸ Acebillo, Josep A., *El Progresivo cambio de escala en las intervenciones urbanas de Barcelona (1980-1992)*, Urbanismo Coam n.17 (Sep. 1992) p.11

Il *Pla de Vies*
del 1984
imposta il
problema del
sistema viario
legandolo alla
questione del
riequilibrio tra
le diverse
aree urbane

1984. Il Piano si fonda sulla considerazione che il sistema viario non può essere disegnato in modo esclusivamente funzionale e monodimensionale considerandolo il fattore più rilevante nella costruzione della forma urbana, e sull'ipotesi che, accanto alle necessità della mobilità, occorre riequilibrare l'urbanizzazione dei diversi settori metropolitani. La forma del sistema viario scaturisce da due ipotesi di base: la necessità di adattare il sistema alle specificità di ciascuna parte urbana all'interno, però, di uno schema complessivo; l'impostazione di quattro livelli di intervento:

- la rete primaria costituita dai *cinturones de ronda*, il *litoral* e il secondo *cinturón* già ideati all'inizio del secolo, e d'ora in poi denominati *Rondas*, con il compito di distribuire il traffico di attraversamento veloce nelle varie zone della città in modo controllato; tali strade devono interferire il meno possibile con la conformazione delle zone attraversate e vanno evitati grandi nodi di raccordo con la rete locale in luoghi dal forte carattere urbano;
- la rete secondaria costituita dalle grandi strade e dai boulevard la cui funzione primaria è l'aumento della distribuzione del traffico alle strade locali; Per la loro configurazione possono essere elementi di bordo, come assi strutturanti e come spazi urbani essi stessi;
- la rete interna che forma il tessuto urbano; sono quelle strade che, per forma e caratteristiche, variano da un'area urbana all'altra; questa rete è già costituita nella città consolidata, mentre è in corso di formazione nelle periferie;
- gli spazi urbani pedonali.

Busquets distingue tra i progetti infrastrutturali «attivi» e quelli «passivi»; i primi sono quelli che impongono un ordine nel territorio in cui sono realizzati che ne viene così strutturato; ne sono esempi storici la Gran Via e la Diagonal, un esempio moderno è il Moll de la Fusta di Solà Morales che riconquista il bordo sul mare alla città grazie alla separazione dei percorsi (veloce, superficiale, pedonale) consentita dalla sua sezione complessa; i secondi sono quelli «passivi» condizionati nella maggior parte dei loro caratteri dalle condizioni di vincoli imposte dal contesto; come esempio di questa categoria viene addotta la via Julia, un nuovo asse urbano nella periferia nord della città il cui progetto è fortemente condizionato nella sua sezione dall'assetto topografico complesso e dalla presenza di alcuni edifici da mantenere.



3.11 Pla de Vies, stato di fatto, 1984

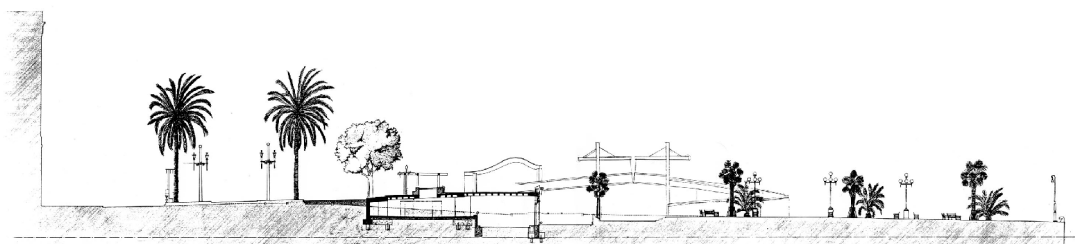


3.12 Pla de Vies, progetto, 1984

Il progetto del *Moll de la Fusta* può essere considerato il prototipo dei progetti urbani che costruiranno la Barcellona contemporanea negli anni successivi. Affronta il problema del rapporto della città con il mare nella zona portuale di fronte al centro antico, nel punto di

Il progetto del Moll de la Fusta affronta il tema dell'infrastruttura come luogo urbano

accesso alla strada di circonvallazione litorale. Interessando un'area rettangolare delle dimensioni di 800 m x 200 m circa, il progetto si svolge a partire dalla definizione della sezione trasversale che consente la separazione dei tipi di traffico, quello veloce e quello locale, e, a un tempo, la permeabilità tra la città e la costa mediante l'articolazione di tre spazi: il piano verso la città in cui si dà nuova forma al *paseo Colón* e si organizza il traffico locale superficiale, il molo pubblico, che contiene comunque una strada di servizio portuale, e una struttura intermedia in cui si organizzano un parcheggio e la strada del *cinturón*, coperta con una grande terrazza urbana.



3.13 Moll de la Fusta, sezione trasversale

Sugli effetti della costruzione delle autostrade urbane sul tessuto della città Oriol Bohigas afferma che «questi tracciati hanno provocato come minimo tre effetti negativi. Il primo: i viali che realmente sono stati realizzati, lungi dal disegnare le basi formali di una grande realtà urbana, come invece hanno fatto, nella stessa Barcellona le grandi strade del piano Cerdà, costituiscono una trama disarmonica, insuperabili barriere e punti di accumulazione che squilibrano la città e distruggono l'integrità sociale dei quartieri, senza risolvere nemmeno i problemi della circolazione in quanto si limitano a canalizzarla in una rete artificiosamente sovrapposta. Il secondo: l'impegno su queste autostrade urbane, dal costo, naturalmente, enorme, ha provocato il ritardo se non l'abbandono della manutenzione delle reti viarie urbane esistenti che, in molti casi, avrebbero potuto risolvere i problemi del traffico con un criterio di dispersione e di filtraggio, rispettando tutta la struttura esistente. Il terzo: i viali pianificati e non costruiti hanno innescato un grande fenomeno di degrado nei quartieri attraversati in quanto, con il divieto di edificazione e di trasformazione, si è inibita la naturale tendenza al recupero, provocando il collasso fisico di tutta la zona. ... La città può essere risolta solo se si considera quello che è sempre stata: luogo di informazione e di accessibilità. Ed entrambe le caratteristiche esigono che la si intenda in termini fisici molto tradizionali. Solo la tecnica della giustapposizione e del *collage* delle unità esistenti, di scala e dimensioni accessibili, può suggerire soluzioni efficaci: considerare il quartiere come base insostituibile dell'oggetto urbano; la città come una grande entità coerente

capace di risolvere i suoi grandi problemi a partire dalle possibilità di ciascuna parte; e lo spazio pubblico come strumento comprensibile nella tradizione della strada, della piazza e del giardino. In fondo, strade tradizionali come la Diagonal, la Gran Via o il viale de Gracia, senza interrompere la continuità urbana, col tempo sono risultate migliori arterie per il traffico delle pretenziose autostrade urbane»⁹. Riguardo alla definizione del carattere del secondo *cinturon* sostiene che questo non deve essere considerato «come un'unica autostrada né come una strada di scorrimento veloce, isolata dal resto, per consentire l'attraversamento della città. Al contrario, deve essere come una grande linea orizzontale, di carattere cittadino, con una capacità circolatoria dalla quale dipenda tutta la permeabilità verticale. Per questo è importante che la sezione disegnata per ciascun tratto si possa integrare con le condizioni del contesto, continui a essere incrociabile e transitabile a livello della rete urbana e s'allontani dal carattere di autostrada conformandosi, piuttosto, a quello di viale urbano di grande capacità»¹⁰

Le *Rondas* (*de Dalt* e *Litoral*) vengono realizzate nell'ambito del programma di trasformazione urbana per i Giochi Olimpici del 1992. Nel 1988 ne viene iniziato il completamento mutando, però, i principi di base per il loro disegno. «Le differenze principali consistono nel fatto che i *cinturones* non devono sopportare la massima capacità di traffico possibile, ma quella desiderabile, tenendo soprattutto in considerazione la capacità della rete locale, e anche che nella sua concezione non si devono considerare esclusivamente i parametri del traffico di attraversamento veloce; vanno invece intesi come canali di raccolta e di distribuzione tra il traffico regionale e locale. ... Si tratta di un anello con la massima capacità che risulta dalla relazione tra la rete regionale e la reale capacità della rete locale, progettato per agire come protezione e garanzia della fluidità del traffico urbano a partire da tre principi:

Costruzione
della *Ronda de*
Dalt e della
Ronda Litoral

- considerare l'anello dei *cinturones* come una struttura di relazione tra le reti regionali e locali, prestando attenzione ai livelli di servizio prefissati e ai punti critici di stagionalità, come pure alla struttura dei diversi scenari urbani attraversati;
- diversificare il più possibile gli itinerari di connessione della rete regionale con le aree centrali in base alla reale e complessa capacità delle nostre strade e piazze;
- imporre all'anello un disegno che permetta di assorbire il traffico dei quartieri o del

9 Bohigas, Oriol, Zazzara, Lucio (a cura di), *Ricostruire Barcellona*, Etas, Milano 1992, p. 249, edizione originale Bohigas, Oriol, *Reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62 s.a., Barcelona 1985

10 Bohigas, Oriol, op. cit. p.87

centro e della periferia, che oggi grava soltanto sulla rete locale, allo scopo di alleviare il traffico nelle aree centrali. »¹¹



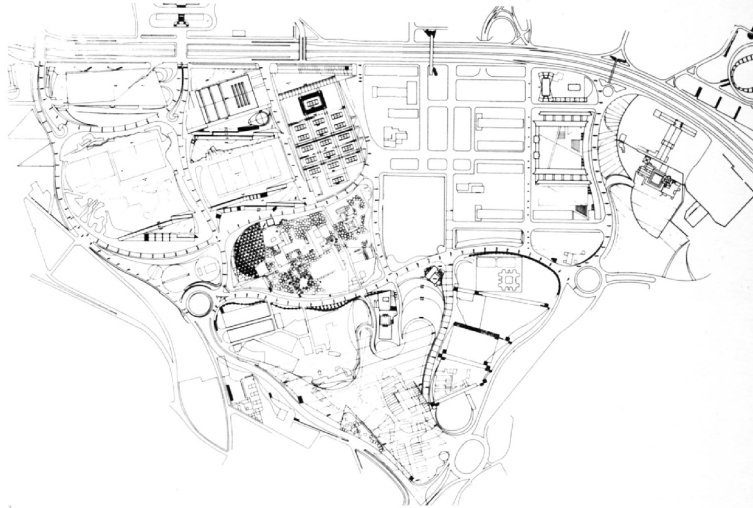
3.14 Piano delle aree olimpiche per le Olimpiadi del 1992

Il Parco Olimpico del Vall d'Hebrón

Il Parco Olimpico del Vall d'Hebrón, insieme all'Anello di Montjuic, al Villaggio Olimpico di Poble Nou e al Parco Diagonale, è un progetto a cui si affida il ruolo di cardine della trasformazione della città a partire dai Giochi Olimpici del 1992; in particolare, il parco si colloca sul margine urbano occidentale alle pendici del monte di Collserola, zona periferica non ancora strutturata ma resa accessibile dalla costruzione della Ronda de Dalt. Tra gli edifici del parco tre instaurano una relazione diretta con la *ronda*: la stazione del metro di Sant Genís, (v. scheda n.18), progettato dal Eduard Bru, già autore del piano generale del parco, il Centro Municipale della Pelota (v. scheda n.19), progettato da Jordi Garcés e Enric Soria e il Circolo del Tennis di Antoni Sunyer (v. scheda n.20). Eduard Bru deve affrontare il problema del progetto di sistema di spazi aperti ed edifici in un luogo apparentemente privo di riferimenti: «... questa mancanza di parametri di riferimento tra la città e le sue parti nuove avrà diverse conseguenze per il Vall d'Hebrón ... L'area del Vall d'Hebrón è lo scenario dell'incontro tra il piano della città ... e i contrafforti della catena montuosa che si affaccia sul litorale. L'area è un punto d'incontro, di frizione e di frattura. ... L'area è anche una periferia. In quanto tale si colloca in un dibattito attuale. Adesso si pensa alla periferia come ad un luogo retto da leggi aperte da anteporre alle leggi chiuse del centro. Paradossalmente sembra che ora si vogliano fissare leggi anche per la periferia ... Il Vall d'Hebrón è una periferia su vasta scala, occupata da grandi infrastrutture e da grandi costruzioni. Dotata di enormi spazi vuoti, è in grado di delimitare una grande quantità di cielo entro le colline che la circondano ... Di fronte alla pretesa di chiudere il parco, di

11 Acebillo, Josep A., *2on cinturó Barcelona*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme N. 193 (Mar.-Abr. 1992), p. 36-37

trasformarlo in un'oasi consolatrice della durezza della periferia, ho preferito guardare in volto quello che esiste e trasformarlo partendo dal Parco, senza toccarlo»¹². La *ronda* si configura anche come sorgente lineare di percezioni della città alternative, consentendo «di scoprire la città per flash, attraverso le visioni diagonali nei punti in cui sale in superficie»¹³.



3.15 Planimetria del progetto del Parco del Vall d'Hebrón



3.16 Fotografia aerea del Parco allo stato attuale

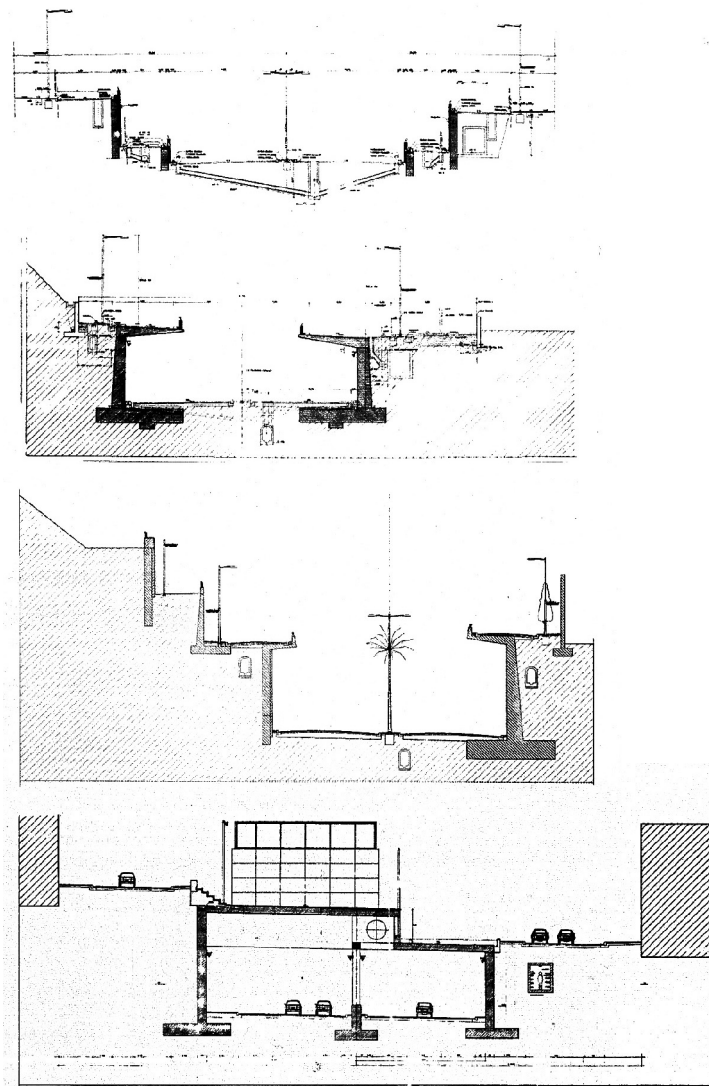
L'interesse della Ronda de Dalt risiede soprattutto nella flessibilità con cui è capace di deformarsi per rispondere ai vincoli del territorio in cui si inserisce. Allo scopo vengono previste quattro sezioni-tipo sul modello delle quali sono effettuate le variazioni nella realizzazione concreta: la sezione a raso che presenta carreggiate complanari e parallele e

Variazioni della sezione stradale in relazione ai contesti urbani attraversati

¹² Bru i Bistuer, *Parco del Vall d'Hebrón*, in Casabella 597-598, 1993

¹³ Barba, R. e altri, *Posiciones comprometidas*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme n. 193, Barcelona 1992, p.

può generare, in alcuni tratti, la configurazione a boulevard; la strada, in ogni caso, si costituisce quale barriera all'attraversamento trasversale effettuabile soltanto tramite soprapassi o sottopassi; sezione in trincea in cui la strada veloce si trova a una quota inferiore delle strade laterali che si trovano alla quota dei bordi urbani; sezione a sbalzo, in cui le strade laterali aggettano parzialmente sulla strada centrale; sezione a copertura totale, in cui la strada veloce risulta coperta da strutture a piastra in calcestruzzo armato sulle quali sono organizzati spazi di servizio per la città (edifici pubblici, giardini) o spazi per la riconnessione del tessuto stradale locale.



3.17 tipi di sezioni della *ronda*

Descrizione del
tracciato

La componente “stradale” della Ronda è costituita da una strada suddivisa in due carreggiate per il traffico di attraversamento veloce nei due sensi di marcia e due strade che ospitano il traffico locale urbano. Le loro posizioni mutue, sia in pianta che in sezione, non sono fisse, e variano in relazione all'assetto topografico e alle diverse configurazioni

della struttura viaria preesistente e ai luoghi urbani cui sono asservite.

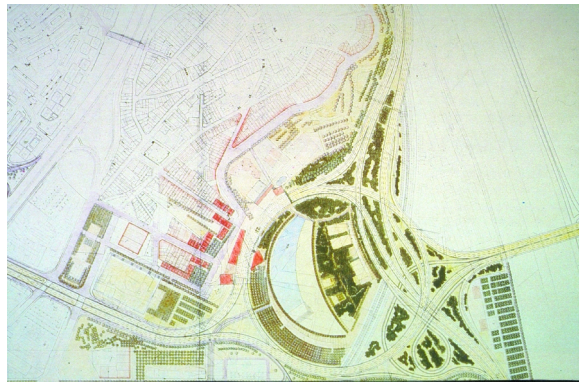
A ovest, la Ronda ha inizio nello svincolo all'estremità occidentale dell'Avenida Diagonal insieme alla quale racchiude per due lati il parco Cervantes. In corrispondenza dell'ingresso al parco la strada veloce scende a una quota inferiore, mentre le due strade locali si mantengono ai due lati in superficie e parallele. Dal Carrer Gonzales Tablas una copertura che contiene due incroci, cinque tappeti erbosi e un sistema di salita pedonale (scala e piano inclinato), copre la strada veloce che cambia direzione, mentre le due strade di superficie seguono l'allineamento dell'Avenida d'Esplugues, asse del settore di Pedralbes. La strada entra quindi in tunnel sotto l'area del Museu Monestir de Pedralbes e il Parco de l'Oreneta. In questo tratto le due vie superficiali vengono assimilate dal tessuto viario esistente, per poi risultare di nuovo evidenti nella rotonda di Can Caralleu, all'altra estremità del tunnel, quando riprendono posizione ai lati della strada veloce. Questo nodo raccorda l'asse montano di Can Caralleu, la Ronda e un nuovo asse, l'Avenida Joseph Vicenç i Fox realizzata sul letto di un antico torrente. Dopo un tratto in cui la strada veloce è in trincea, in corrispondenza dei Giardini di Can Sentmenat, le due strade laterali si avvicinano formando un boulevard per rispettare gli allineamenti preesistenti nel borgo di Sarrià. Nel sito dell'antica piazza Borràs si trova il nodo di Vallvidrera, all'intersezione della Ronda e della via Augusta. Questo è organizzato in tre livelli: quello urbano in superficie in forma di corona circolare, il livello intermedio della strada veloce della Ronda e il livello alla quota della via Augusta la quale prosegue a nord-ovest nel tunnel di Vallvidrera; dopo l'incrocio con la calle Anglí la sezione cambia; la strada veloce ritorna a cielo aperto coperta parzialmente dalle due laterali costruite a sbalzo; dopo il carrer d'Iradier queste assumono andamenti diversi ricalcando tracciati esistenti per ricongiungersi nella rotonda di Bellesguard che dà accesso al Camino de Bellesguard e al Camino del Cementerio de Sant Gervasi; quindi, la sezione muta nuovamente; la strada veloce si dispone in trincea immediatamente sul lato di montagna, mentre le vie superficiali formano un boulevard verso la città. Di fronte al Museo della Scienza e in corrispondenza dell'Avenida del Tibidabo la strada veloce viene coperta e il boulevard si divide in due viali alberati a quote differenti che conducono alla Plaza d'Alfonso Comín. Questa è costituita da un grande anello di forma allungata per raccordare tra le strade urbane che racchiude, da nord a sud, un piccolo parco, uno stadio di calcio e un giardino. La Ronda che da qui segue il tracciato del Paseo de la Val d'Hebron, assume quindi sezione con strada veloce in basso e vie

lateralis a sbalzo. Tra l'Avenida de Coll d'Alentron e il carrer del Pare Mariana La Ronda costituisce il bordo occidentale del Parco olimpico della Vall d'Hebron, fornendo l'accesso a un edificio polifunzionale contenente un parcheggio multipiano e una stazione della metropolitana, al Centro Sportivo, e al Circolo del tennis. Dopo questo, la via laterale orientale e la strada veloce si trovano alla medesima quota, mentre la via laterale orientale scende a una quota inferiore tenendo conto del tessuto esistente, per poi riunirsi subito dopo alle prime due. Da qui fino alla Plaza de Karl Marx le tre strade sono accostate formando un ampio boulevard che diventa una sorta di belvedere sulla città. La Plaza de Karl Marx, che introduce nel settore urbano di Nou Barris, è formata da un anello circolare in cui confluiscono le strade superficiali raccordate con due piani inclinati erbosi alla strada veloce che è stata condotta a una quota inferiore. In questo tratto la strada veloce viene coperta in segmenti strategici per una maggiore continuità del tessuto urbano in questa area densamente costruita; così, sulla copertura e nello spessore tra le due strade laterali che corrono a quote differenti, vengono collocate strutture di servizio per la città che diventano veri e propri luoghi urbani: un giardino, un parcheggio, un sistema di campi da gioco, due edifici gemelli annessi a un giardino, un altro giardino. Tra un elemento e l'altro la strada veloce si rivela prendendo aria e luce dall'alto. Al termine di questo sistema, l'intersezione con l'Avenida Meridiana è risolta con uno svincolo che si allunga in direzione trasversale racchiudendo zolle erbose alberate e con un soprapasso pedonale a due livelli. Le strade laterali scendono a una quota inferiore consentendo l'accesso alla Plaza de Josep Andreu per poi confluire insieme alla strada veloce nel *Nudo de la Trinitat* situato nel sito occupato da un meandro del fiume Besòs prima della modifica del suo tracciato. Questo è un complesso sistema di svincoli integrato a un parco e a una stazione della metropolitana, e raccorda la Ronda de Dalt al tratto autostradale alle tre autostrade del Maresme, di Girona e Sabadell. Il progetto del parco ha come vincoli la complessa configurazione dei diversi livelli stradali e la presenza della linea della metropolitana in tunnel e della ferrovia in superficie. I progettisti Enric Battle e Joan Roig indicano quale principio fondativo del loro ragionamento la necessità di considerare il progetto in modo unitario e non frammentato nelle soluzioni ai singoli problemi particolari, in modo da coordinare secondo una sola idea la vegetazione, gli spazi pubblici i servizi e le infrastrutture¹⁴.

14 Battle E., Roig, J., *Parque del nudo de la Trinitat*. Barcelona, On : Diseño n. 153 , 1994, p.93

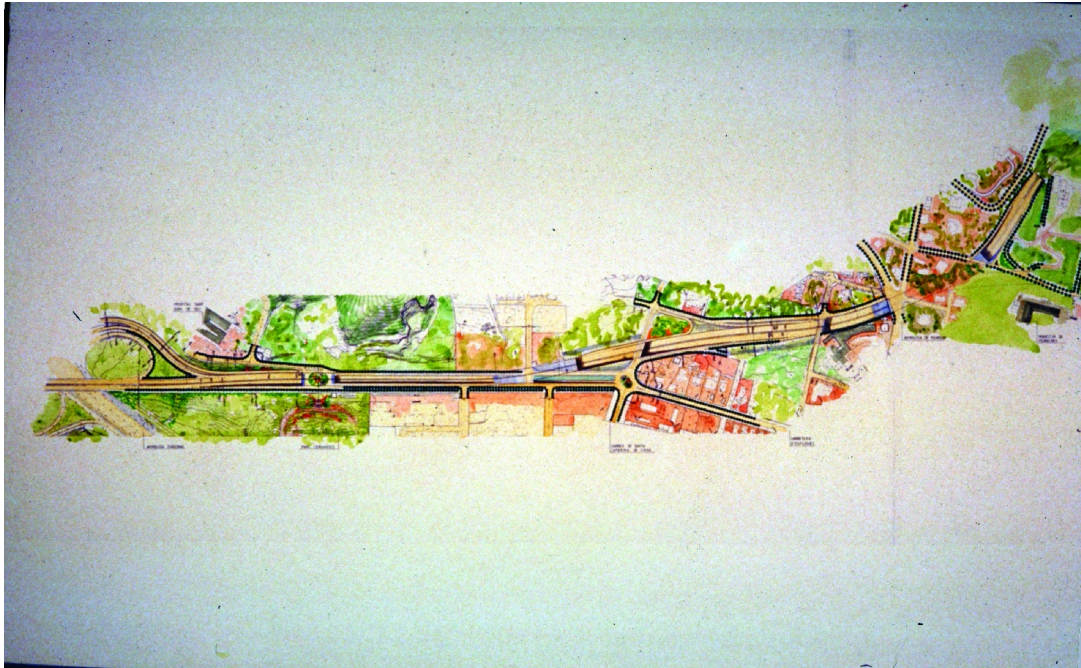


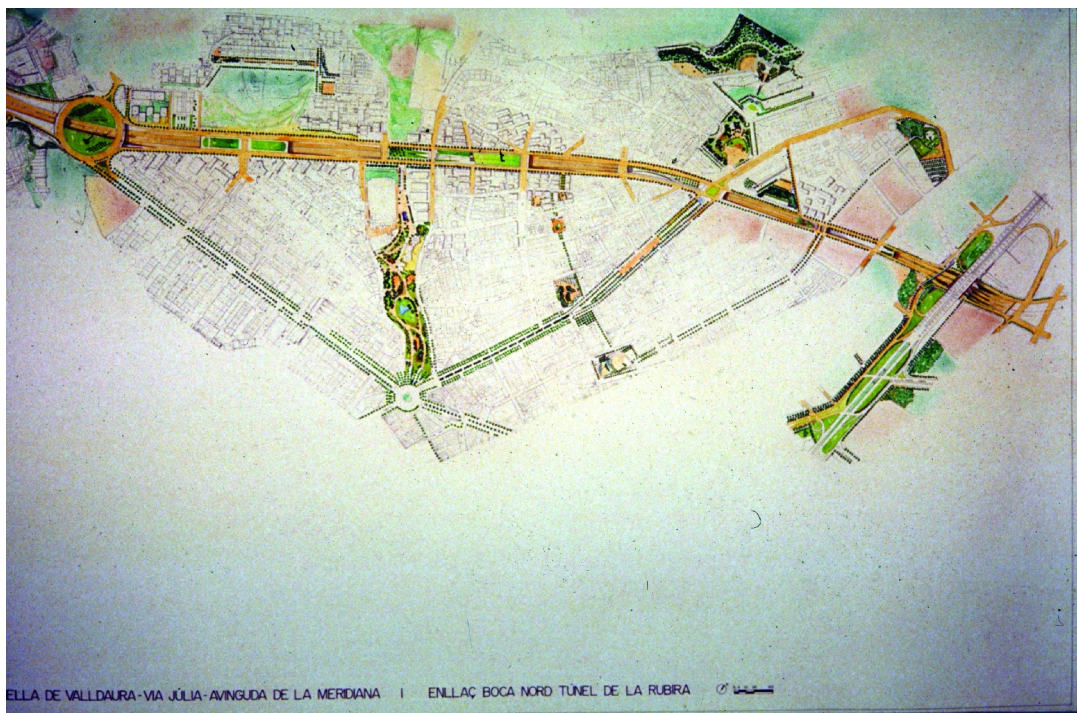
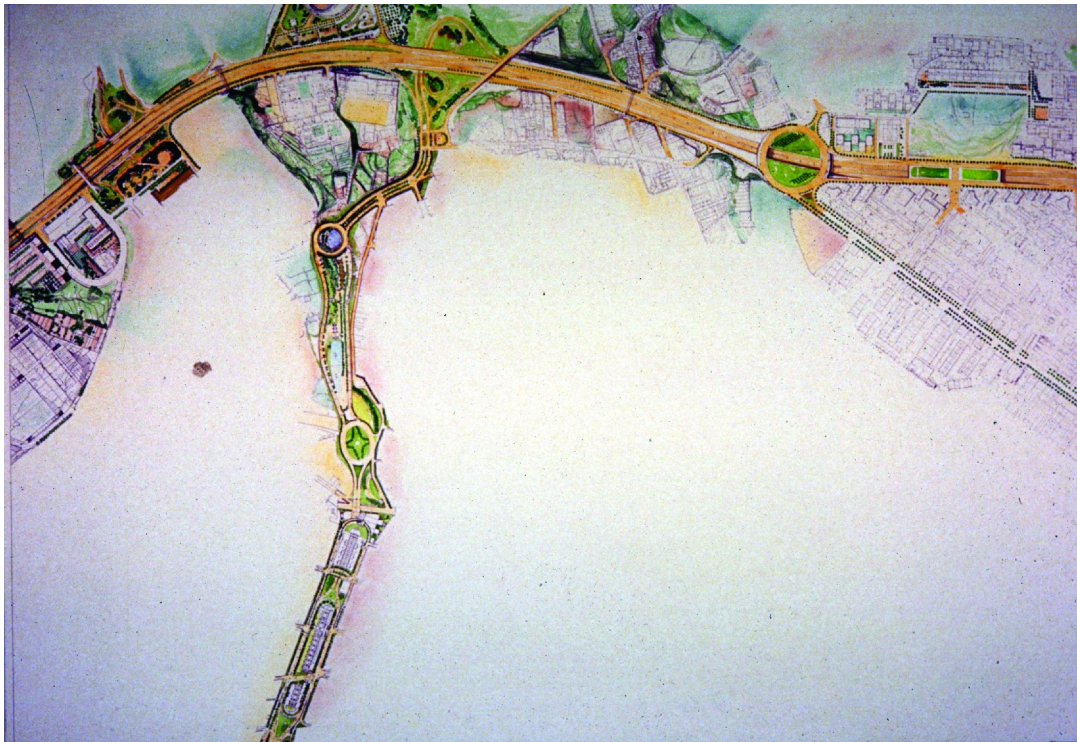
3.18, 3.19, 3.20, 3.21 Nudo de la Trinitat,
progetto contenuto nel PGM del 1976 (sopra)
modello di studio (in alto a destra)
progetto di Battle e Roig (a destra)
fotografia aerea dello stato attuale (sotto)



3.22, 3.23, (sotto) 3.24, 3.25 (pagina seguente)

Progetto di massima della *Ronda de Dalt*







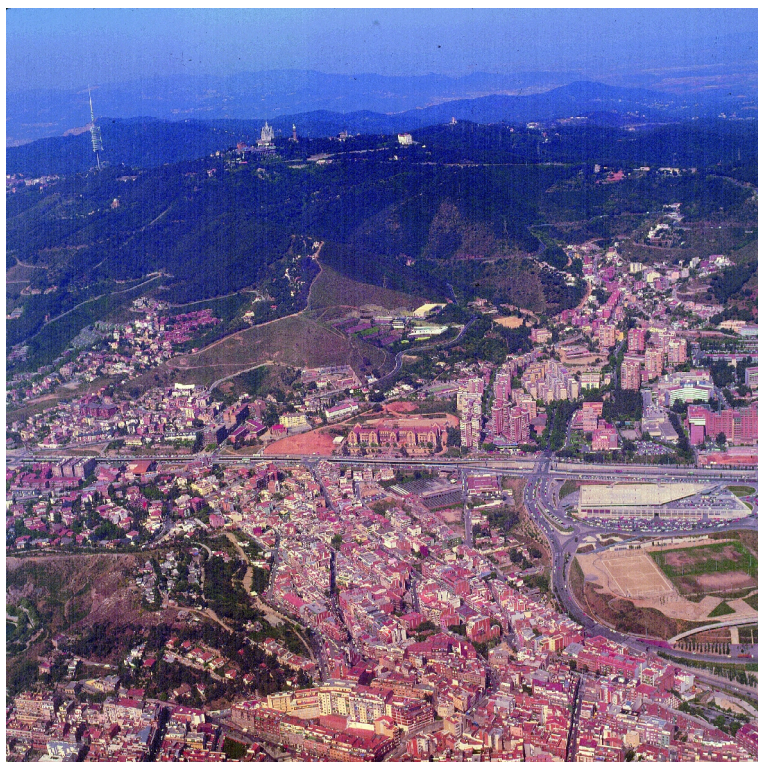
3.26, intersezione tra la *Ronda de Dalt* e la Diagonal



3.27, svincolo di Collserola

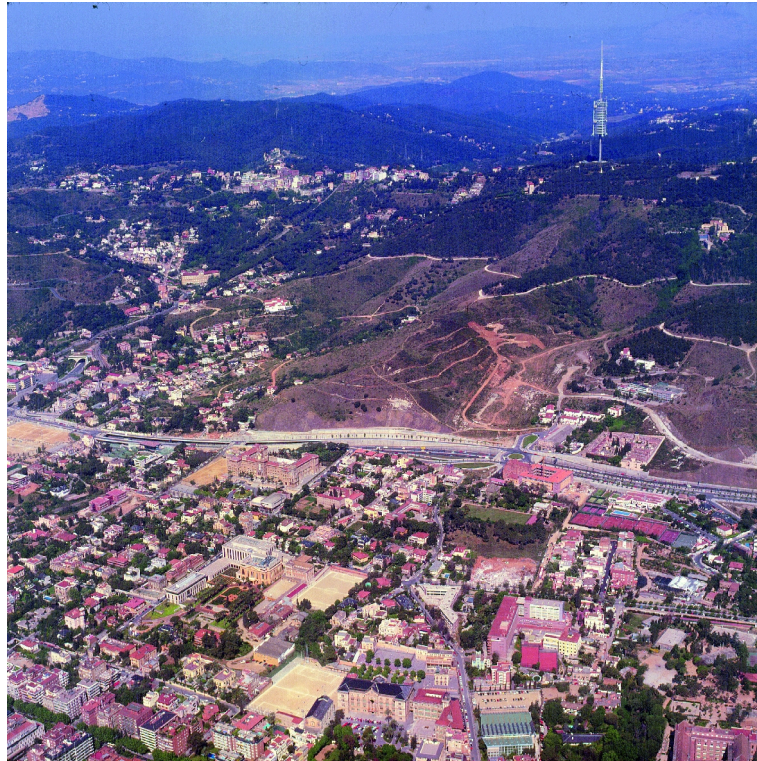


3.28, svincolo di Collserola



3.29, margine meridionale del Parco della Vall d'Hebron

3.30, 3.31, (sotto) 3.32, 3.33 (pagina seguente)
alcuni tratti della *Ronda de Dalt*



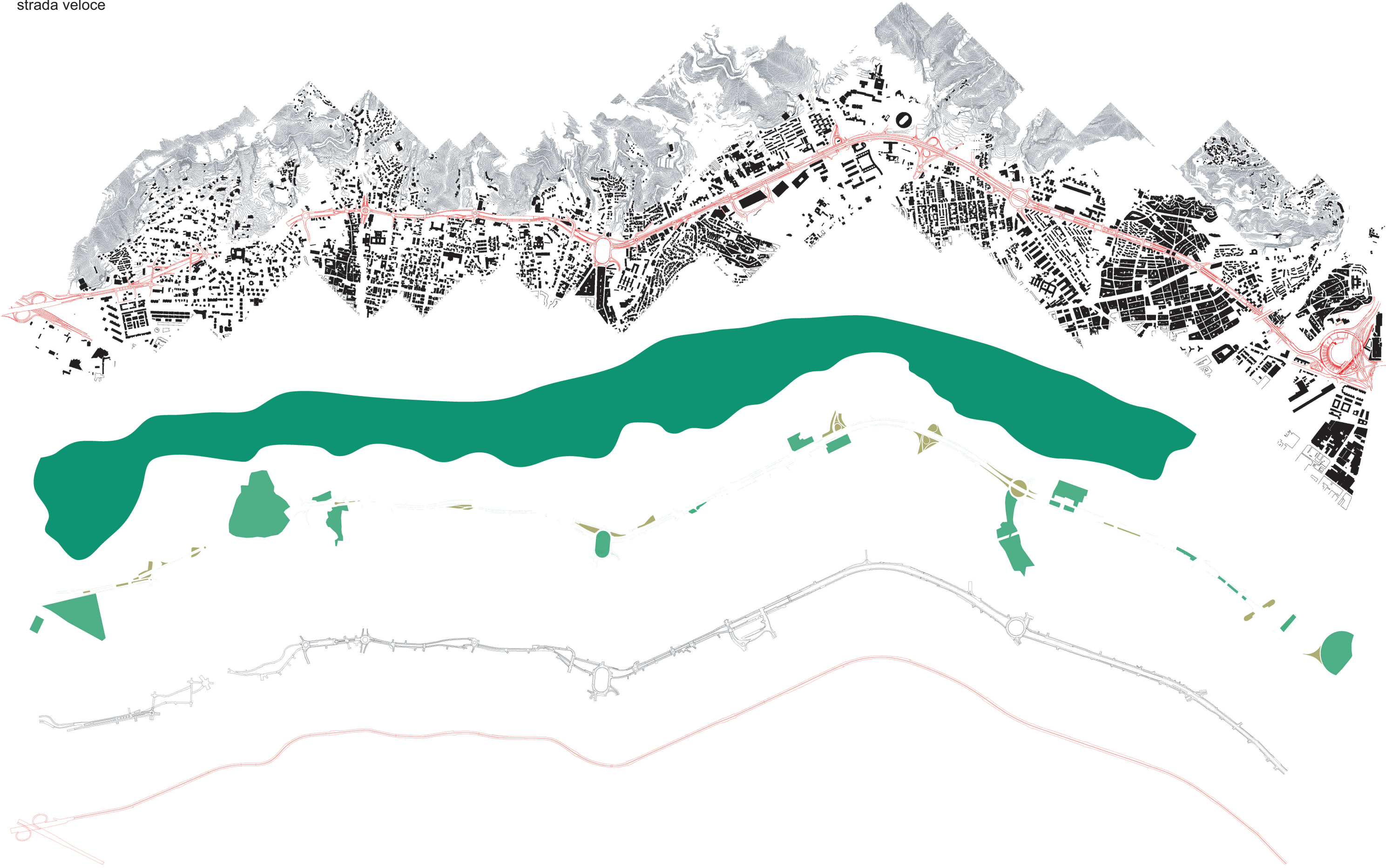


4. La Ronda de Dalt a Barcellona, una descrizione

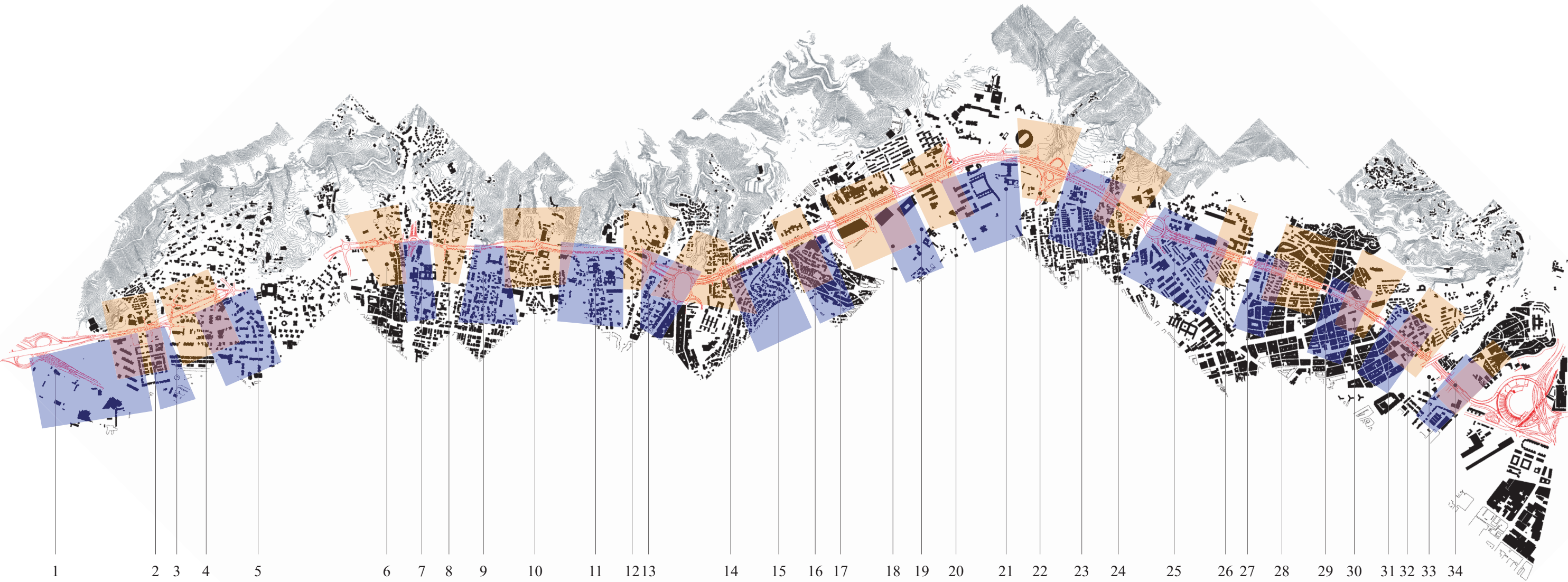
Lo studio qui presentato si articola in trentaquattro schede corrispondenti ad altrettante porzioni della Ronda de Dalt, dall'intersezione con la Diagonal fino al tratto immediatamente precedente il Parco del Nudo de la Trinitat. Il criterio di suddivisione è l'individuazione dei tratti in cui si verificano situazioni interessanti sotto il profilo delle relazioni con la città o riguardo all'articolazione della forma della strada e dei suoi elementi costitutivi. Ogni scheda consta di una scomposizione assonometrica in cui i due livelli della *ronda* (le strade superficiali e i bordi urbani da un lato, la strada veloce dall'altro) sono rappresentati separatamente, di sezioni ribaltate sulla proiezione dell'asse stradale, in numero variabile in relazione ai “mutamenti di forma” della strada, di e di alcune fotografie; inoltre, vengono presentate sezioni, per così dire, “percettive”, ossia rappresentazioni articolate della “visione dalla strada” ottenute montando in un unico disegno i quattro fotogrammi (uno per ogni senso di marcia) corrispondenti a una data sezione stradale.

I disegni sono stati elaborati sulla base della cartografia urbana in scala 1:1000 disponibile sul sito della Municipalità di Barcellona.

La Ronda de Dalt: scomposizione
parchi e giardini
sistema stradale superficiale
strada veloce



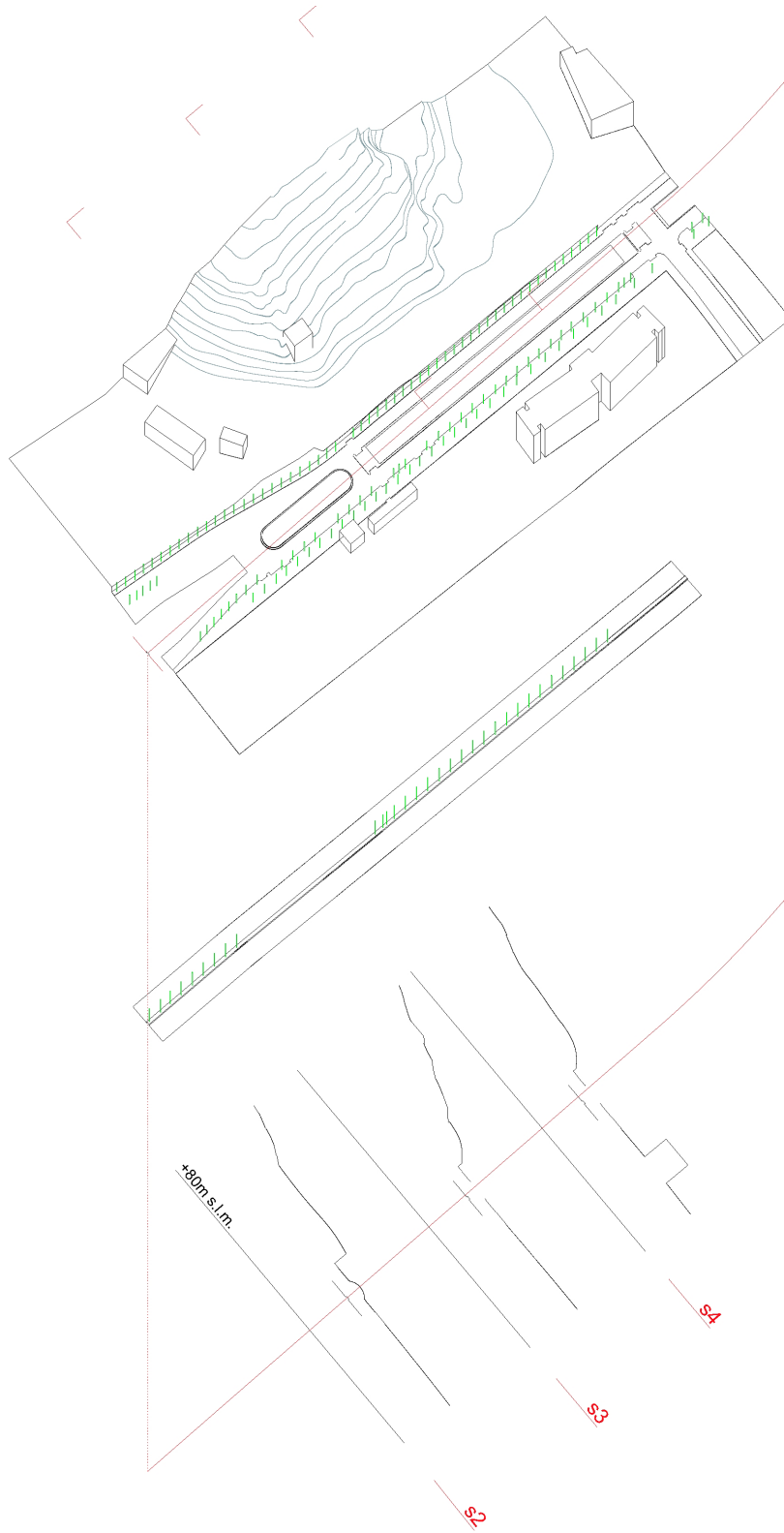
La Ronda de Dalt
quadro di unione delle schede descrittive





s1





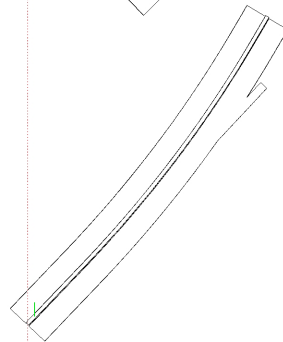
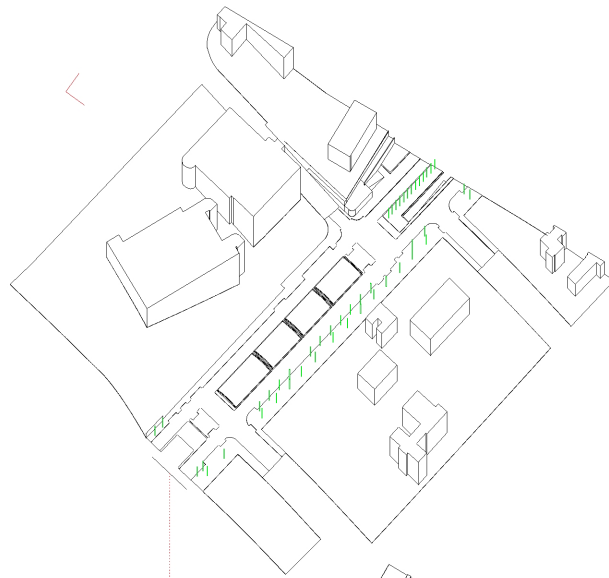


s3



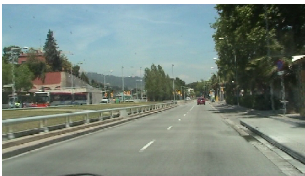
s2





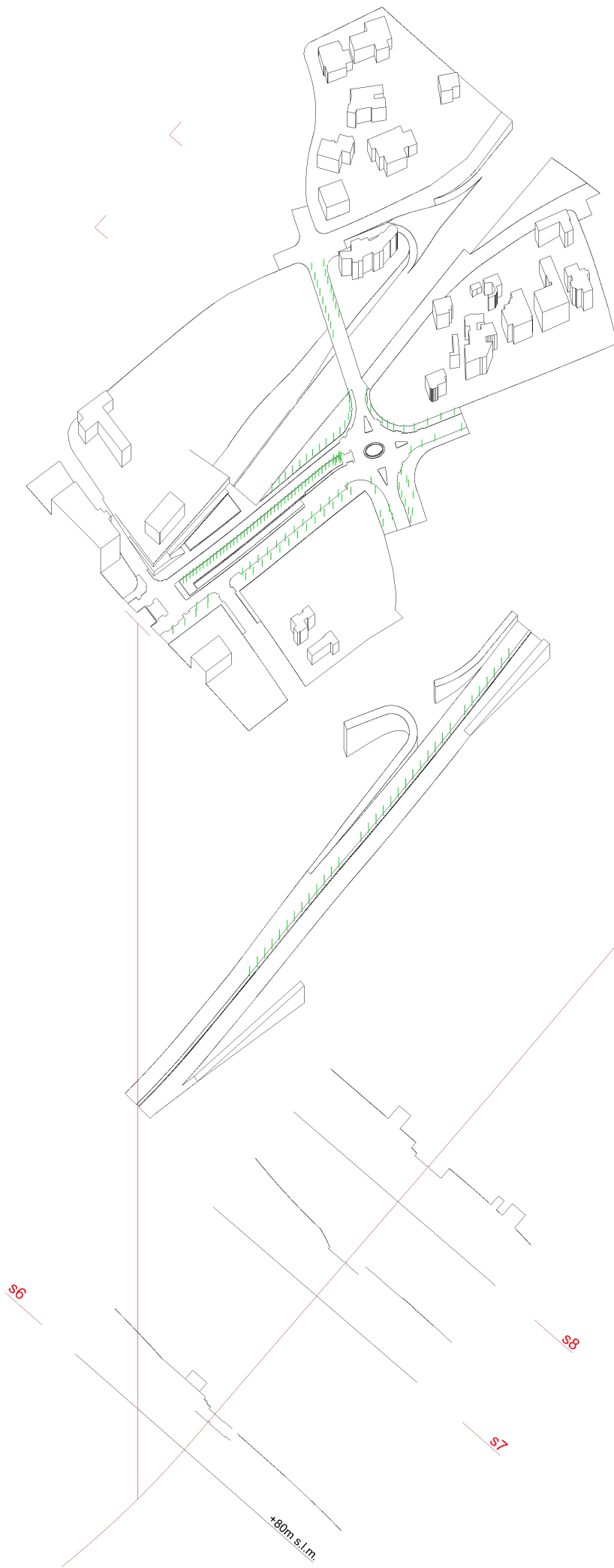
+80m s.l.m.

S5



s5





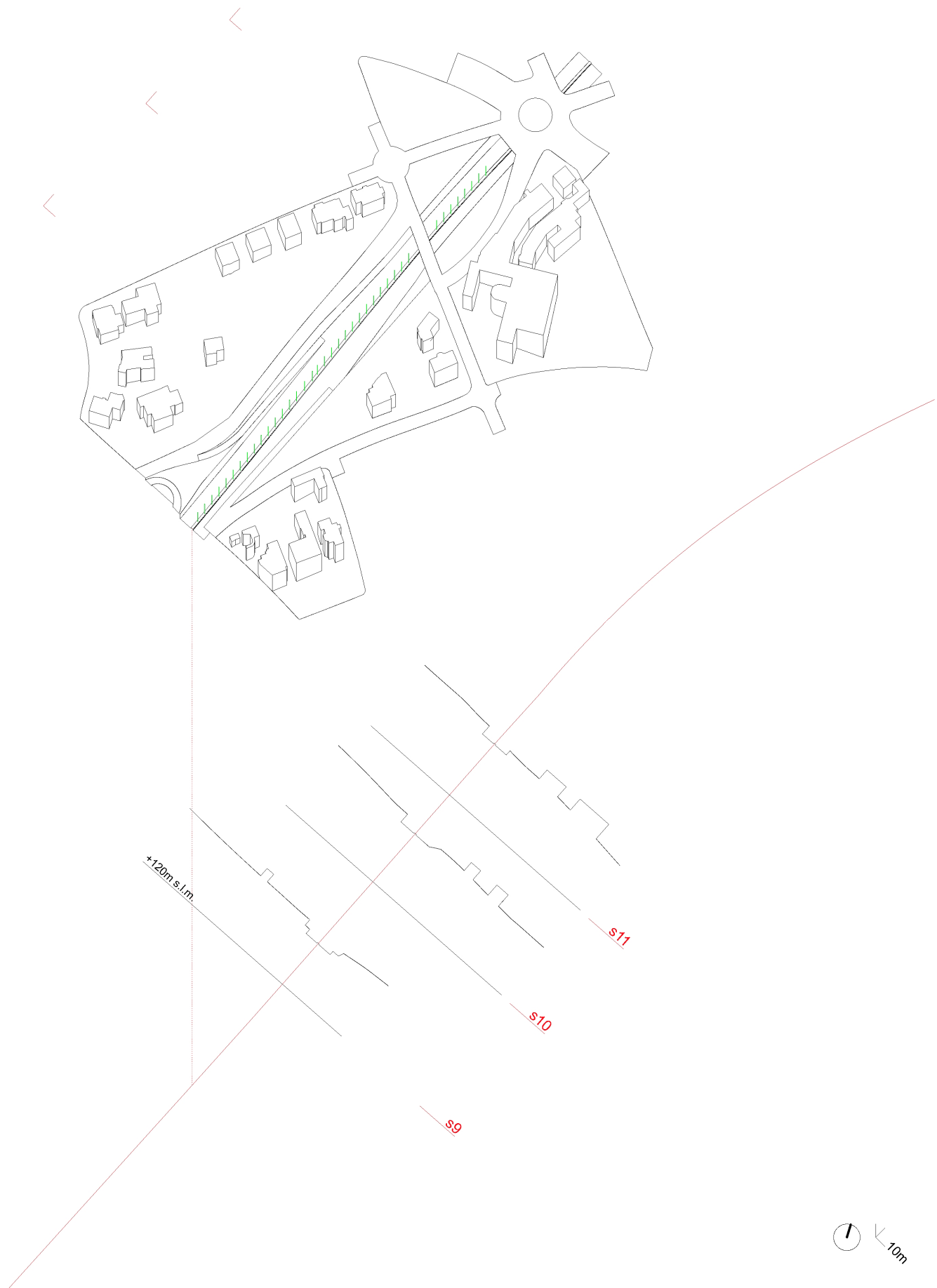


s8



s7

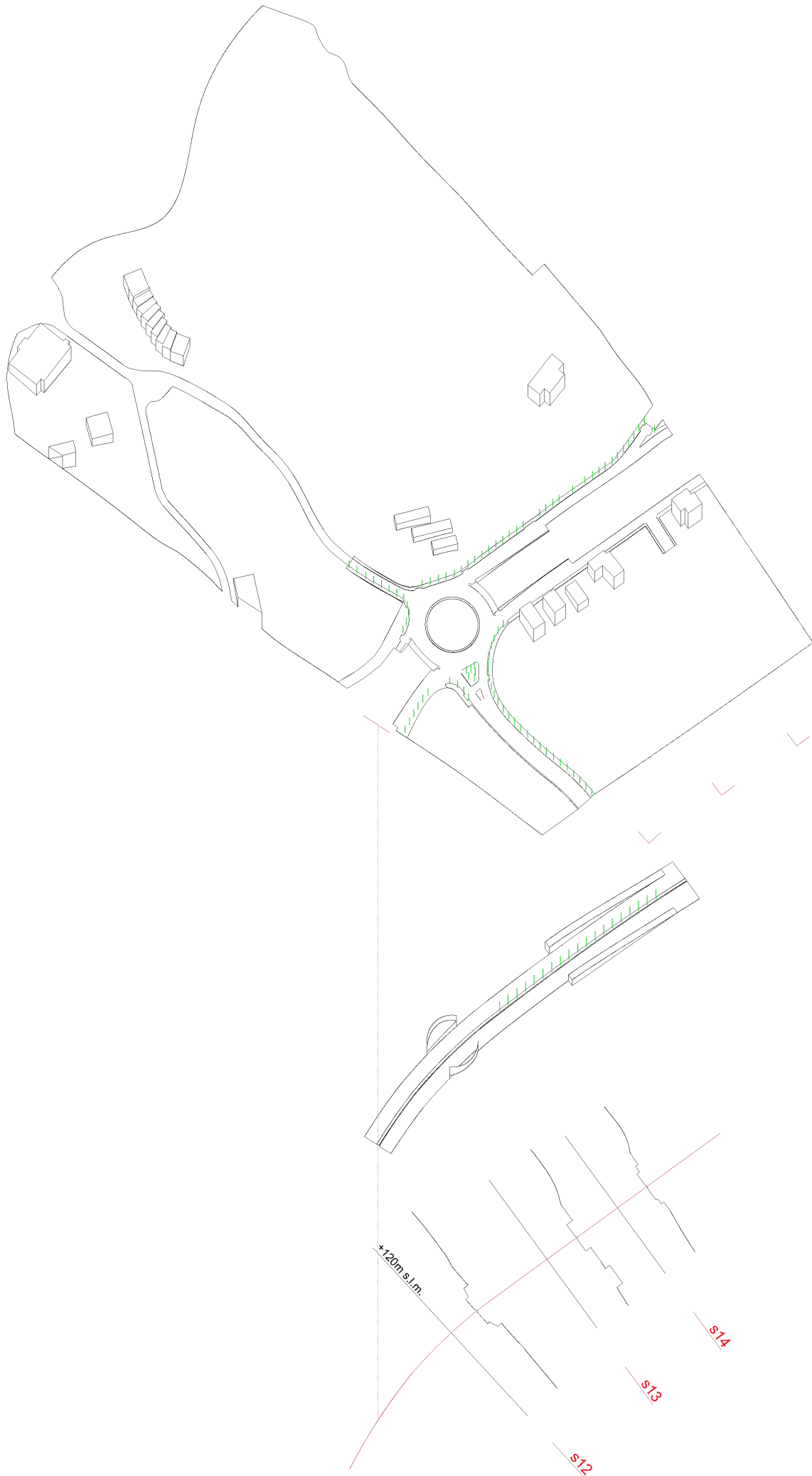






s10



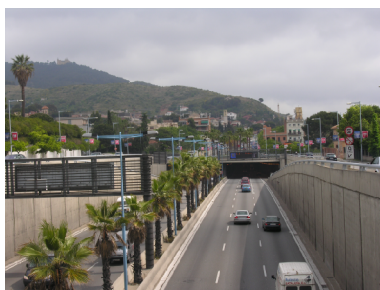


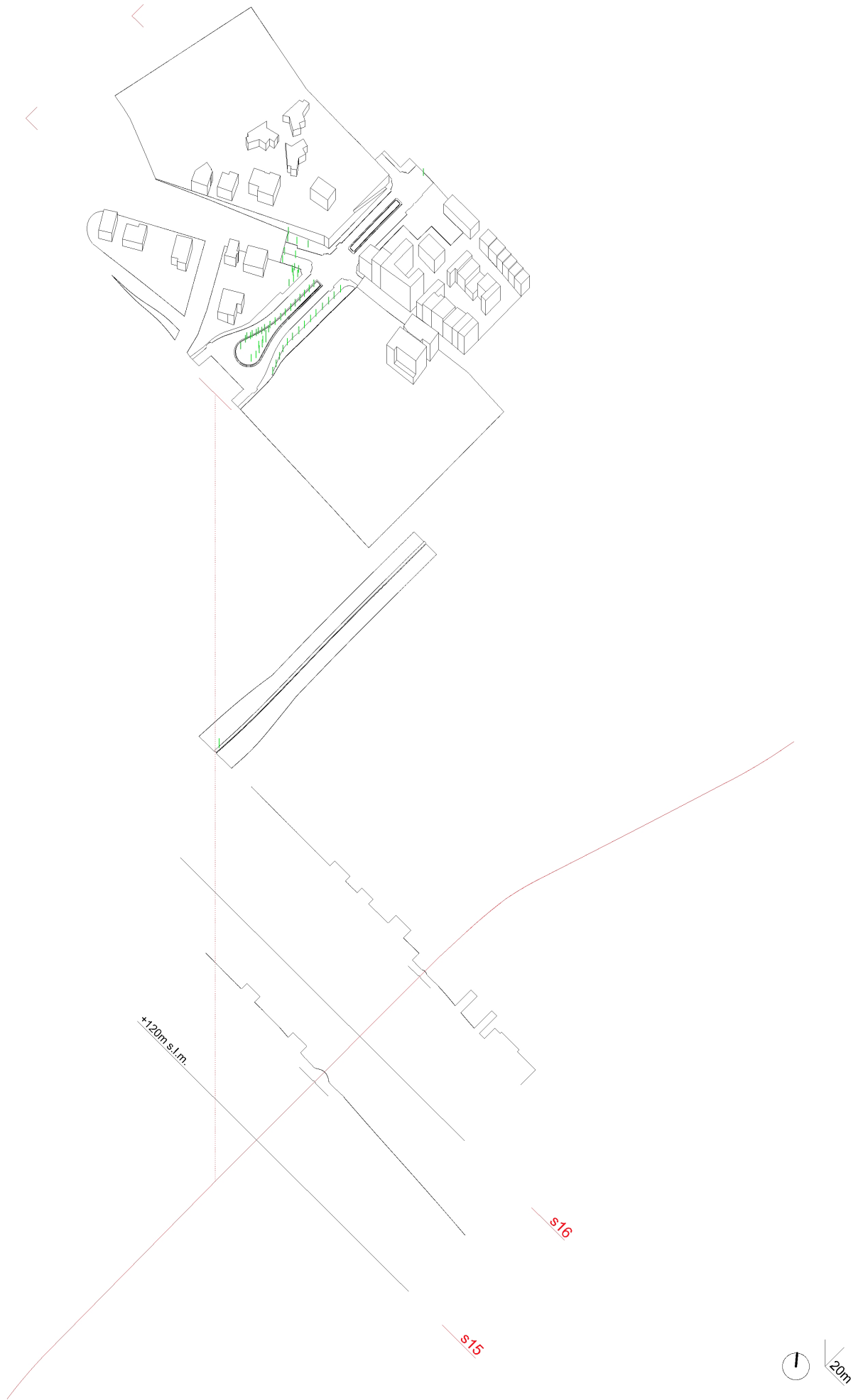


s14



s12

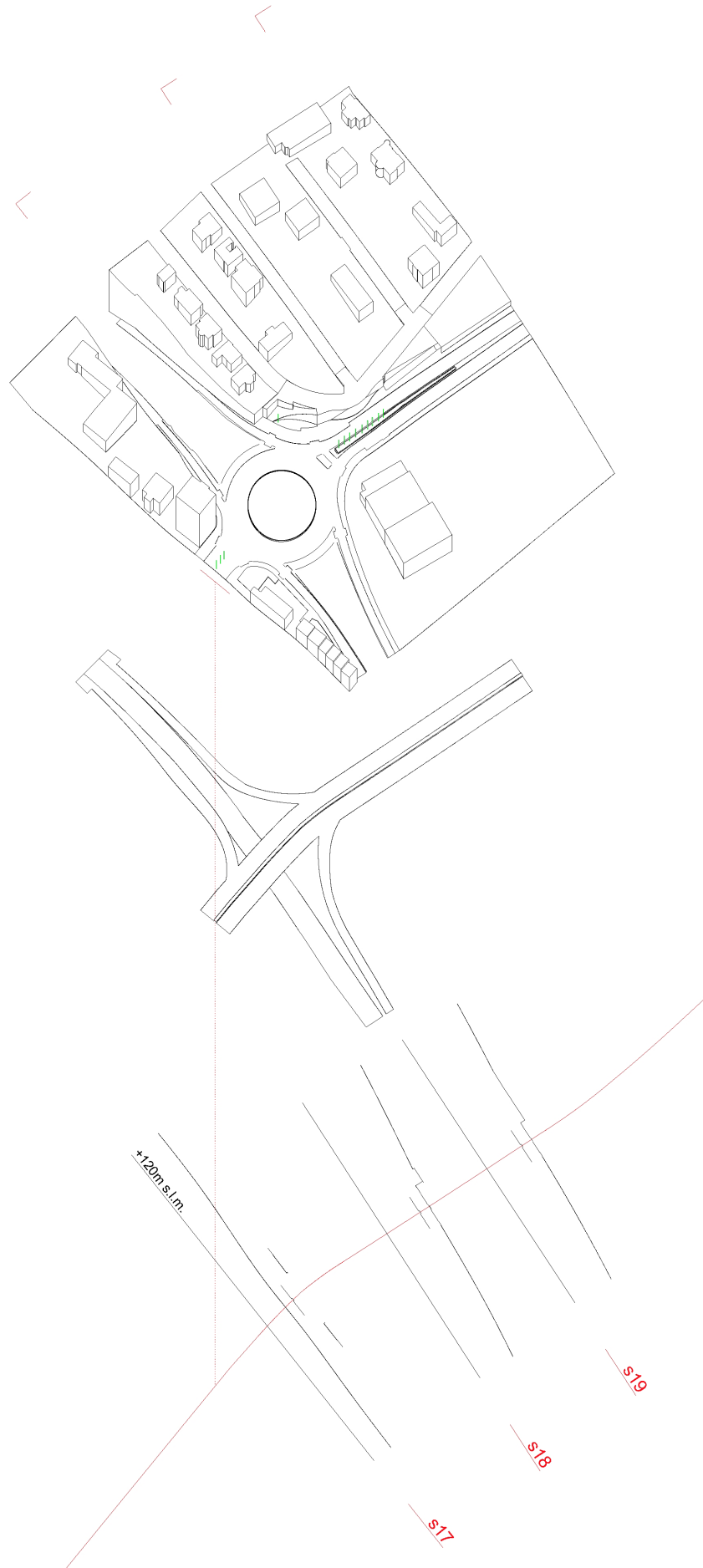






s15





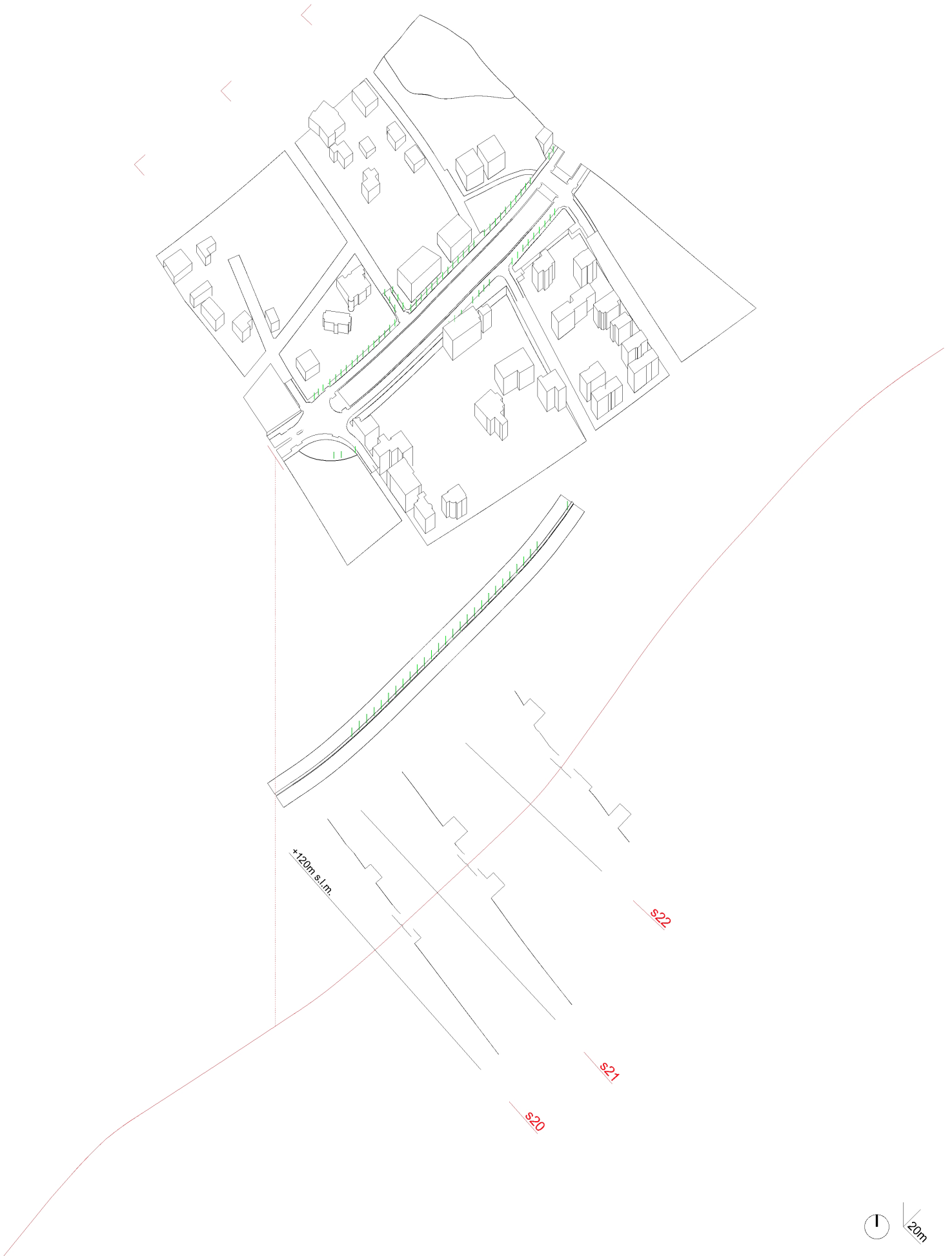


s18



s17







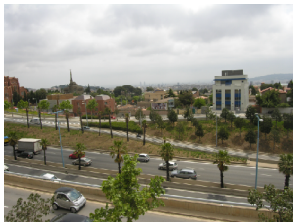
s20







s20





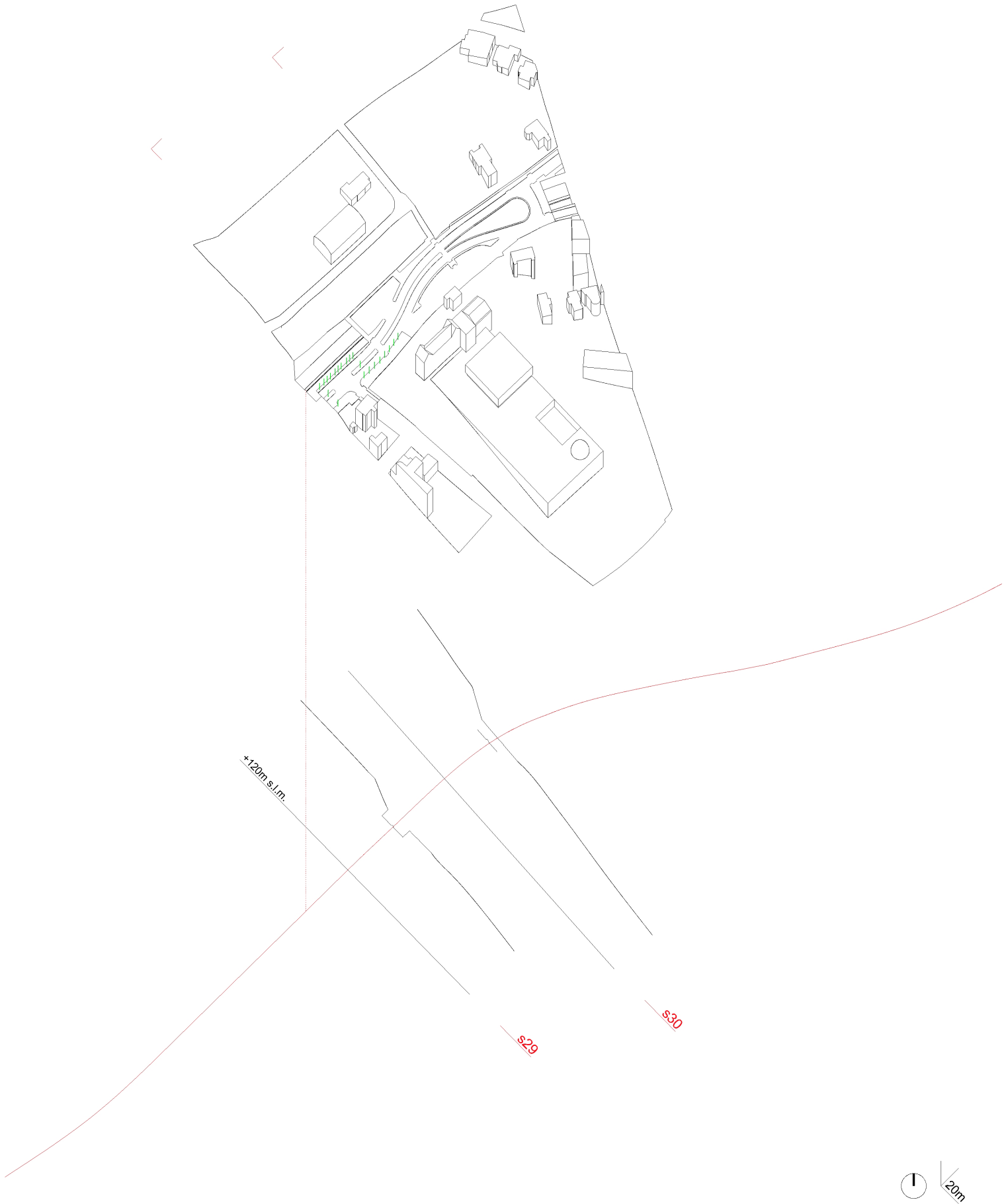


s28



s27

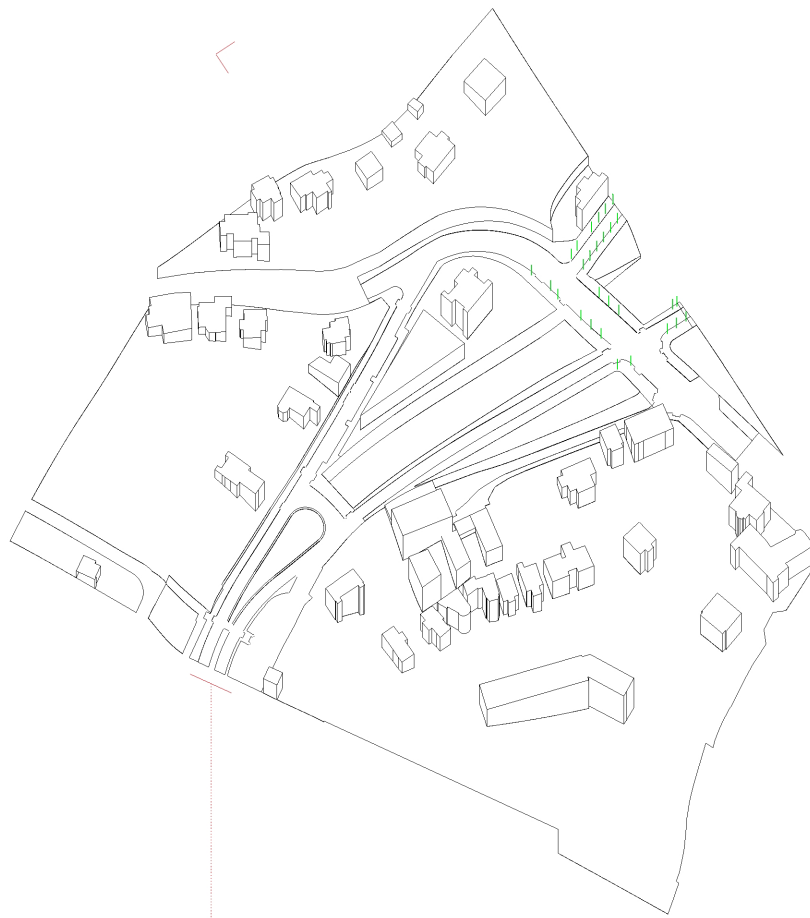






s30





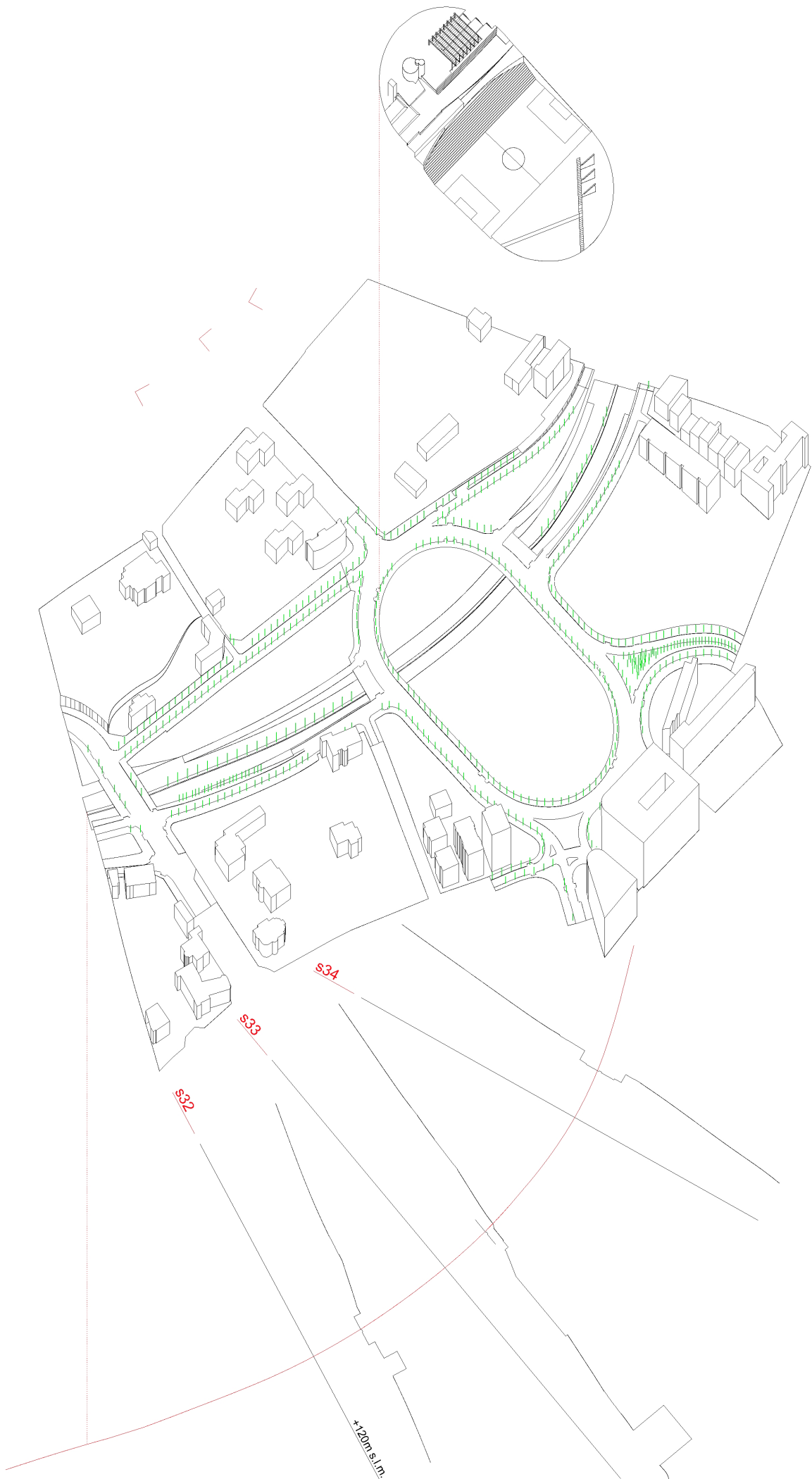
+120m s.l.m.

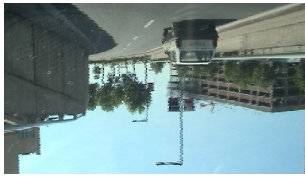
S31



s31





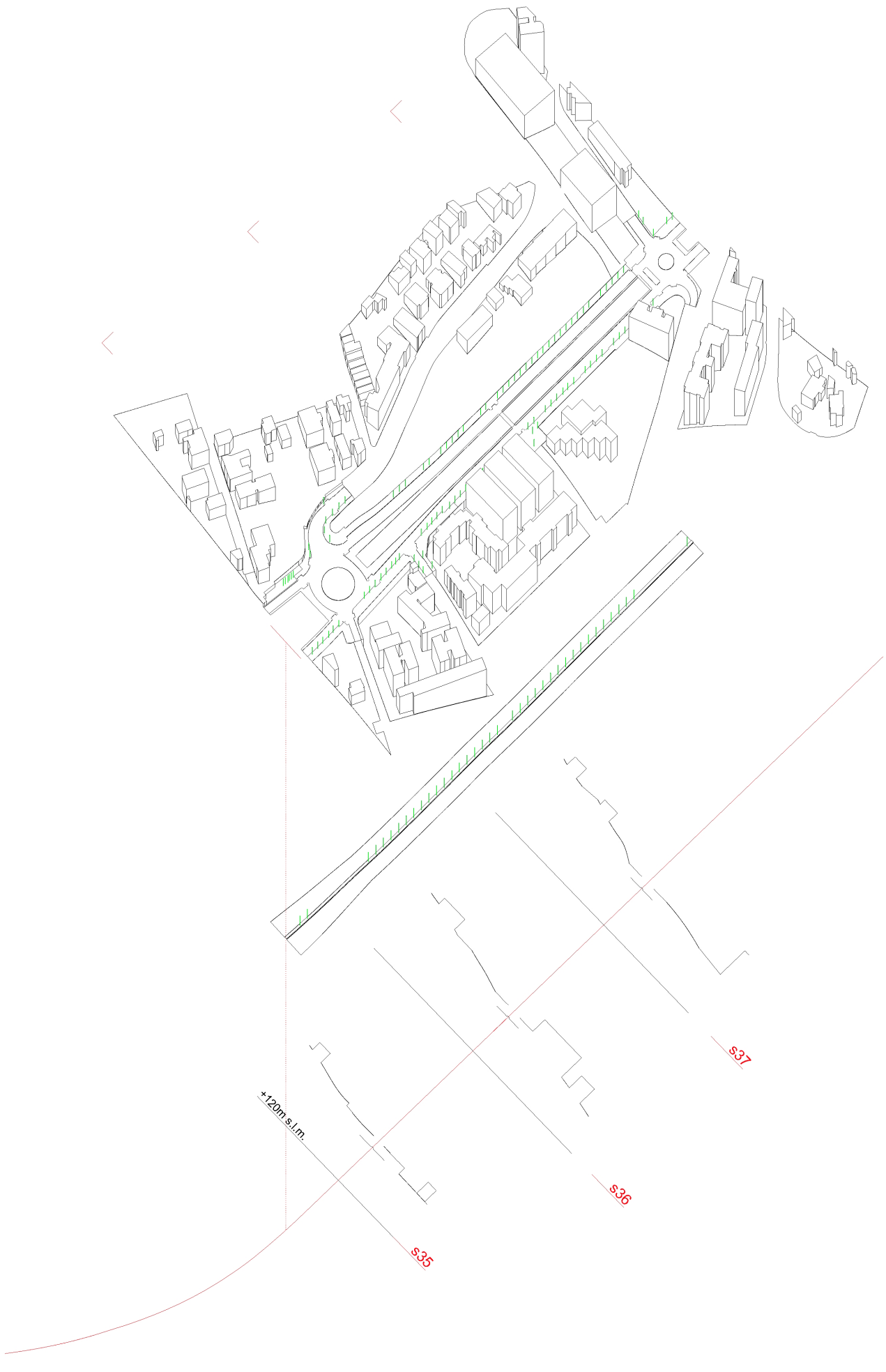


s34



s33





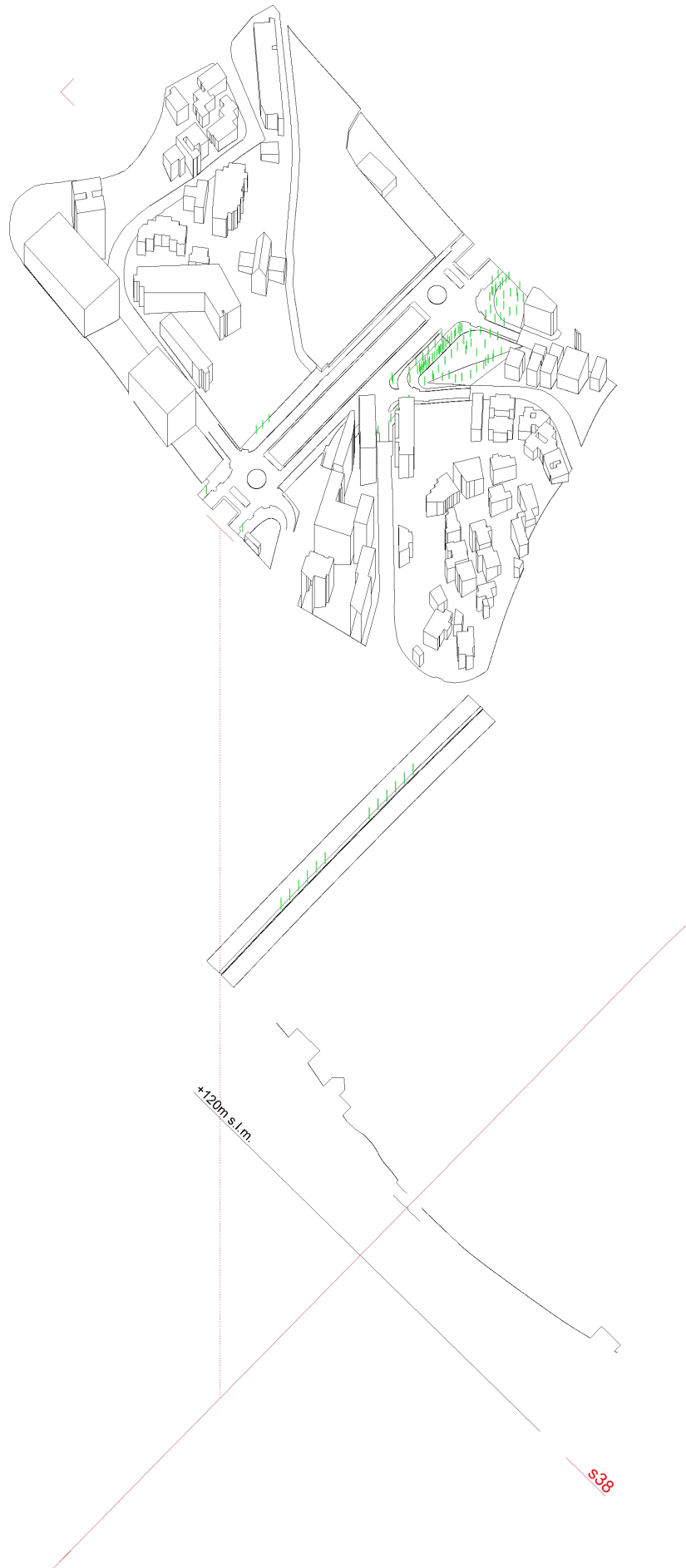


s37



s35

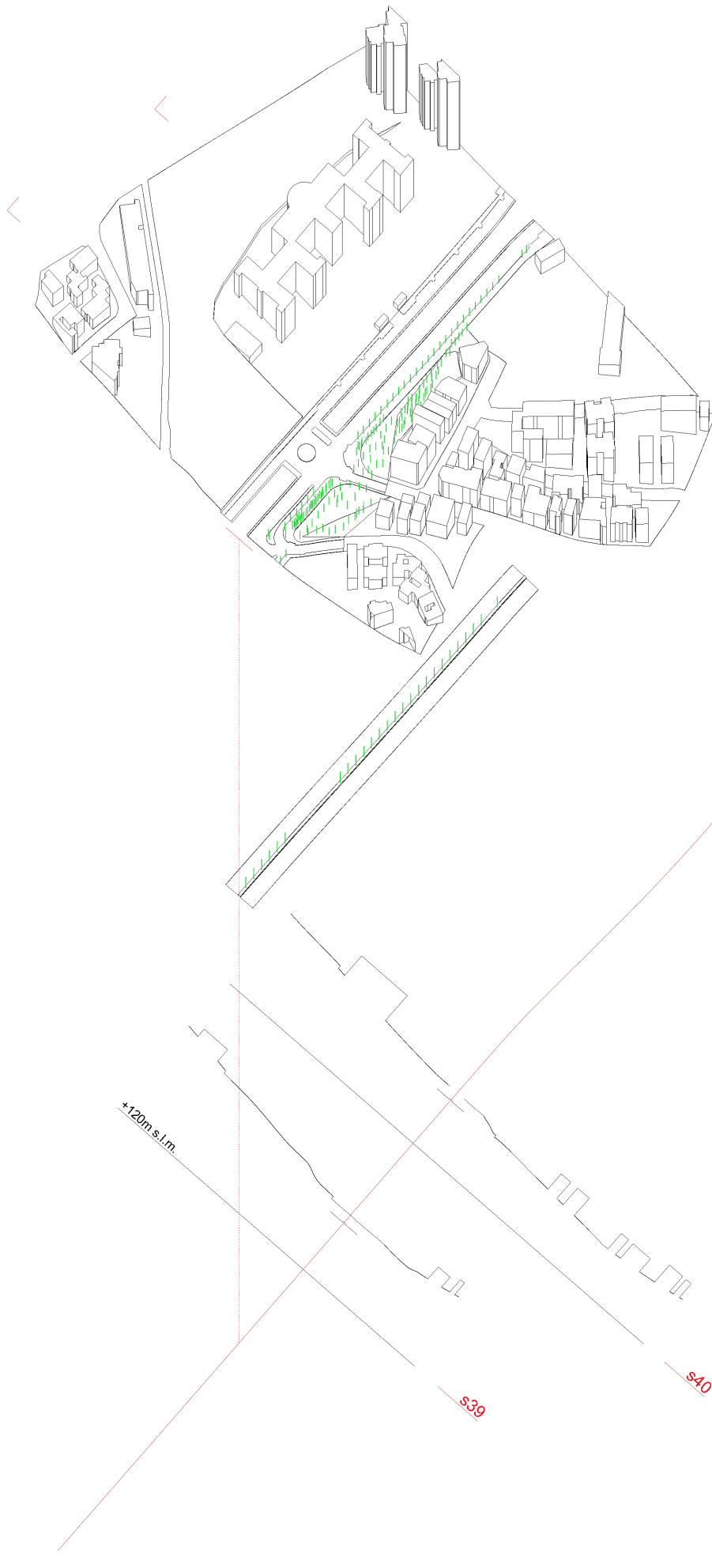






s38







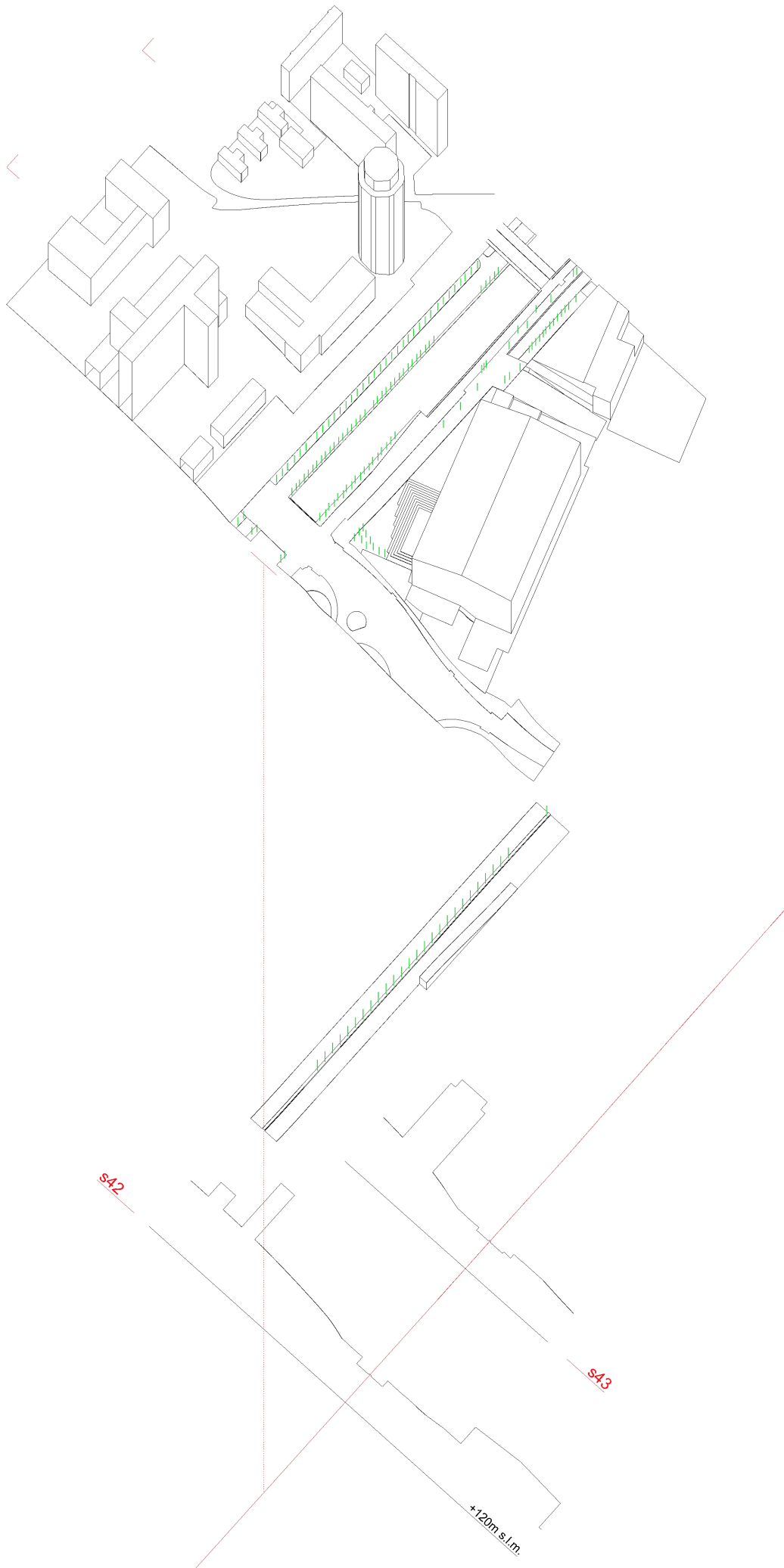
s40





s41

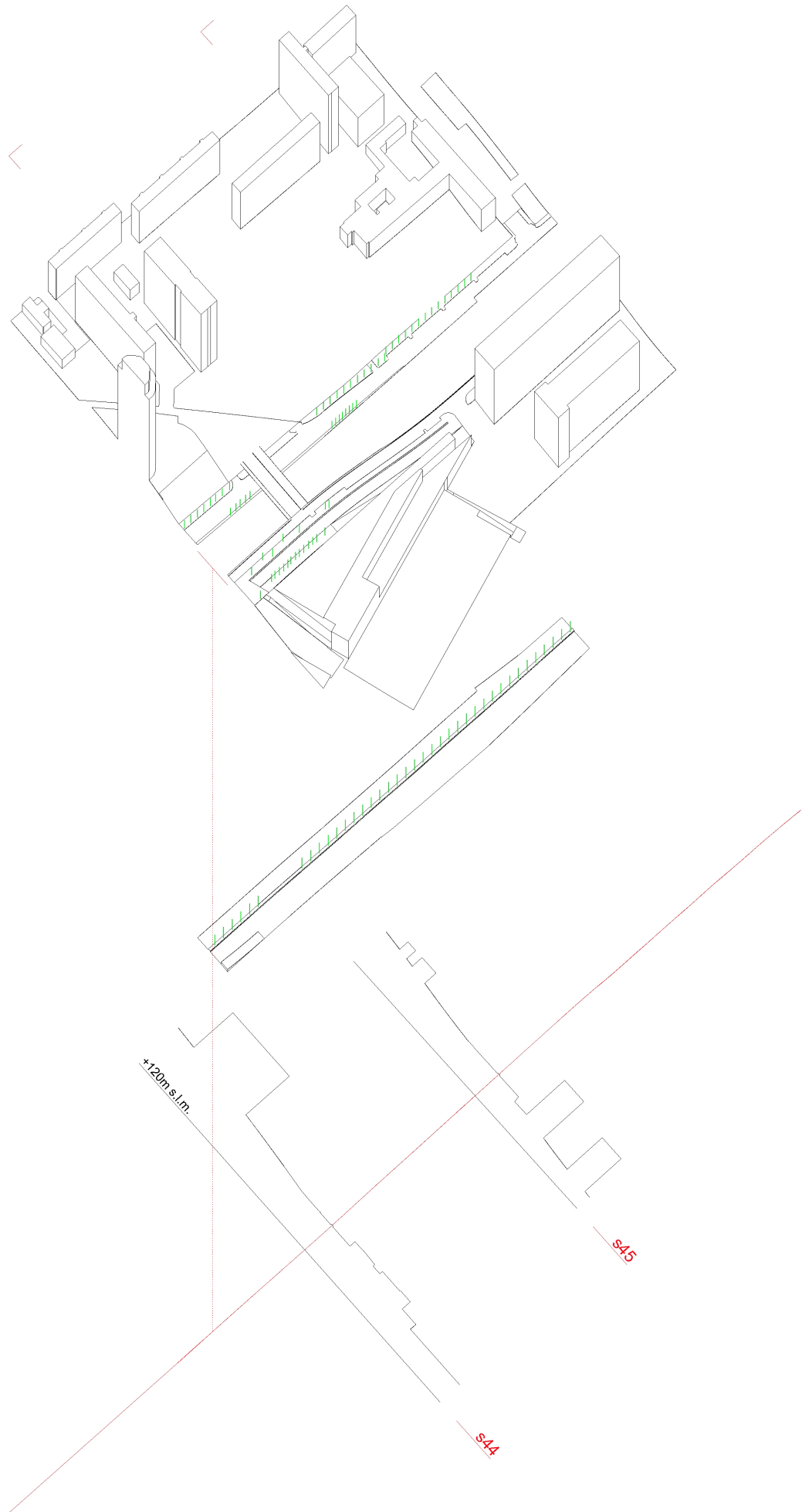


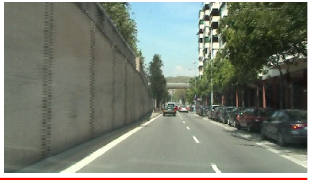




s42

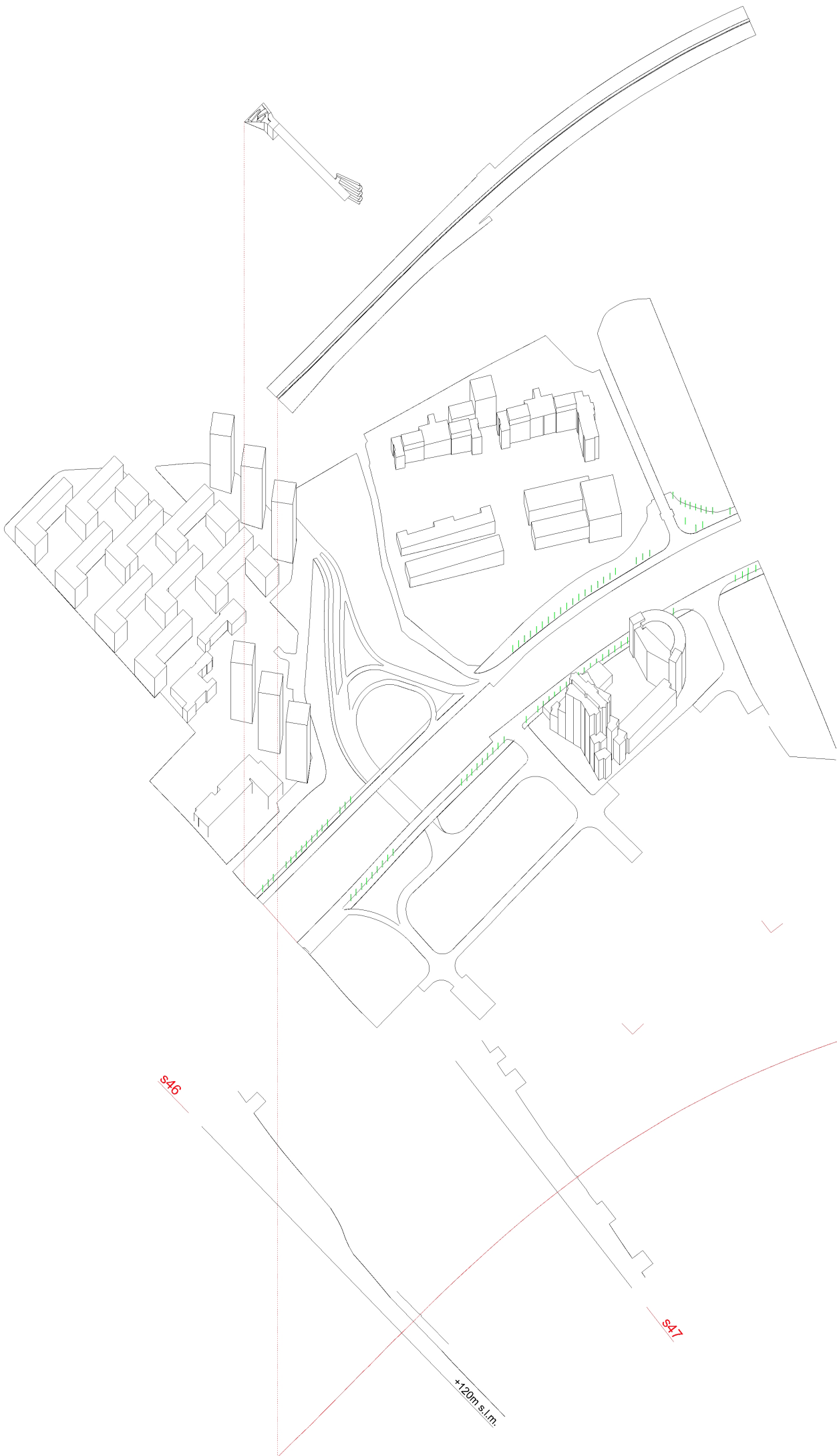






s45

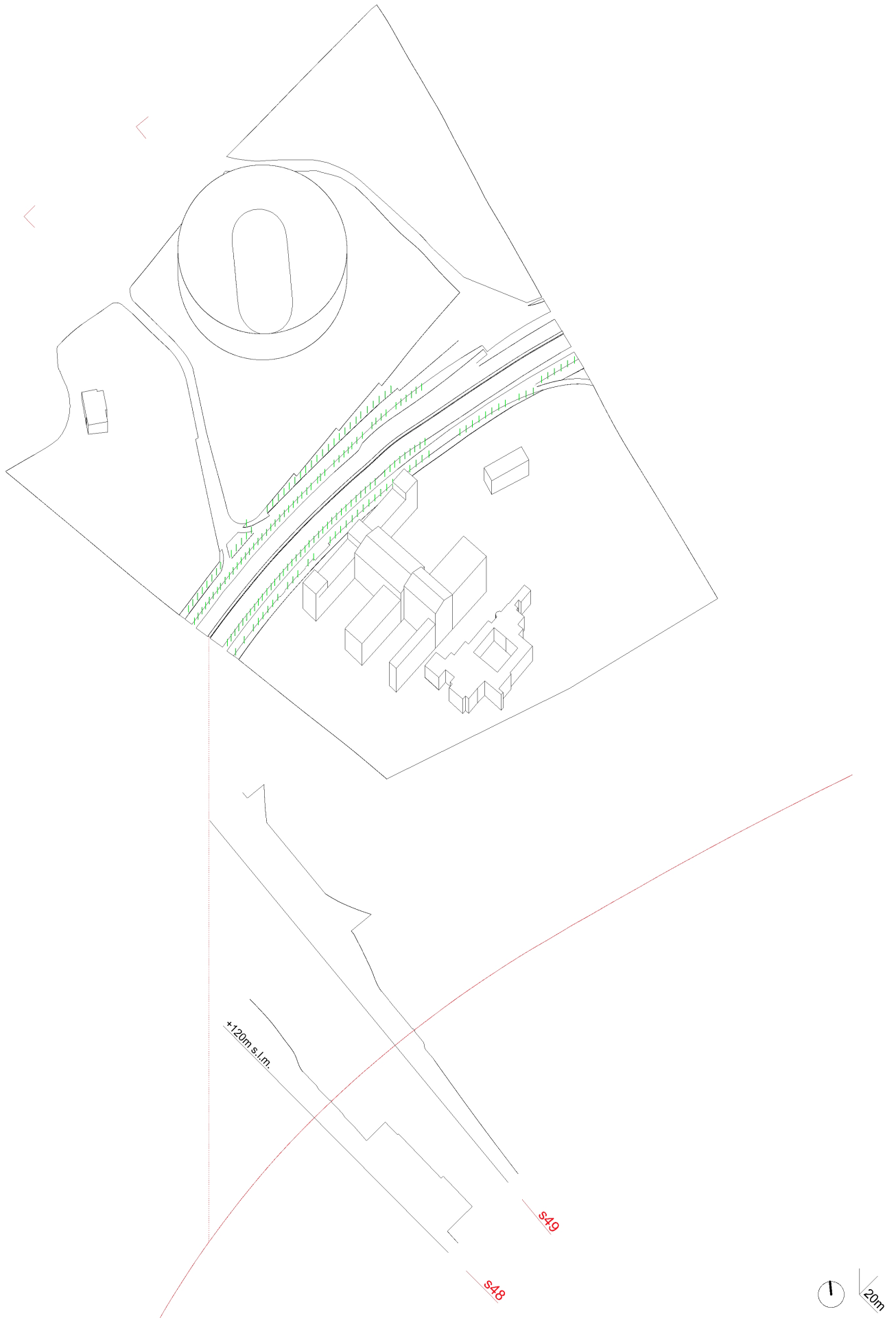






s46

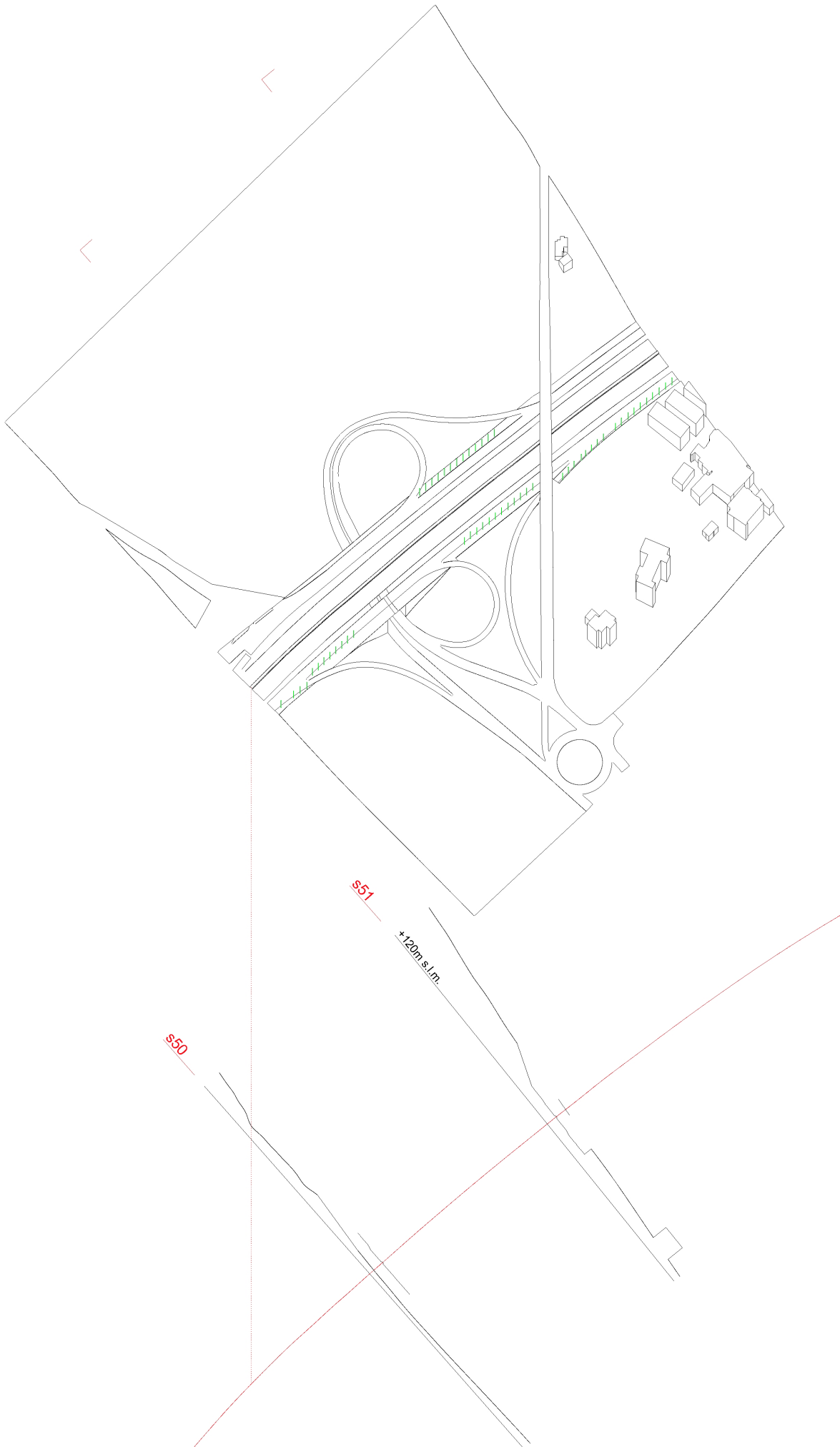






s48

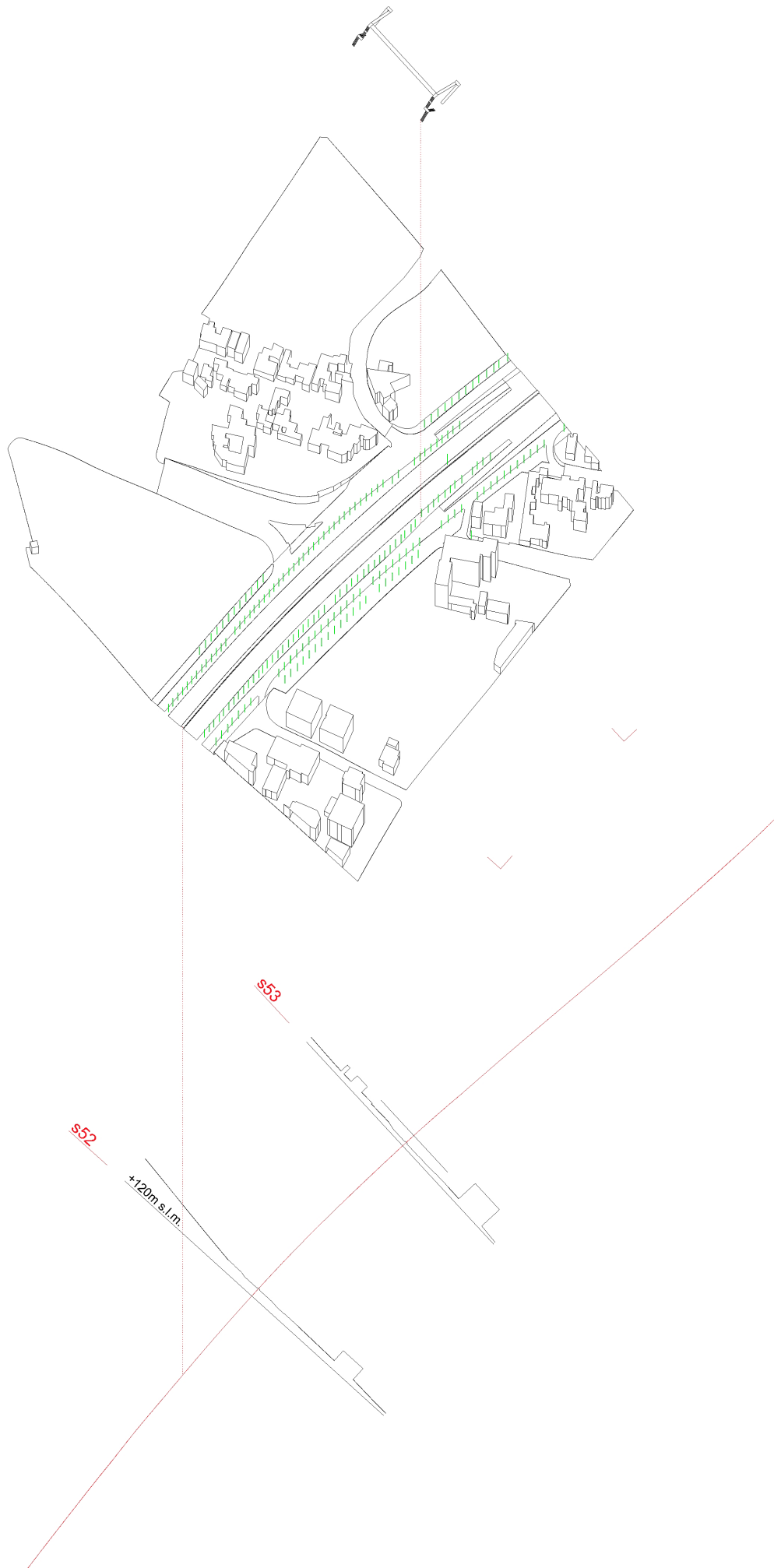






s51

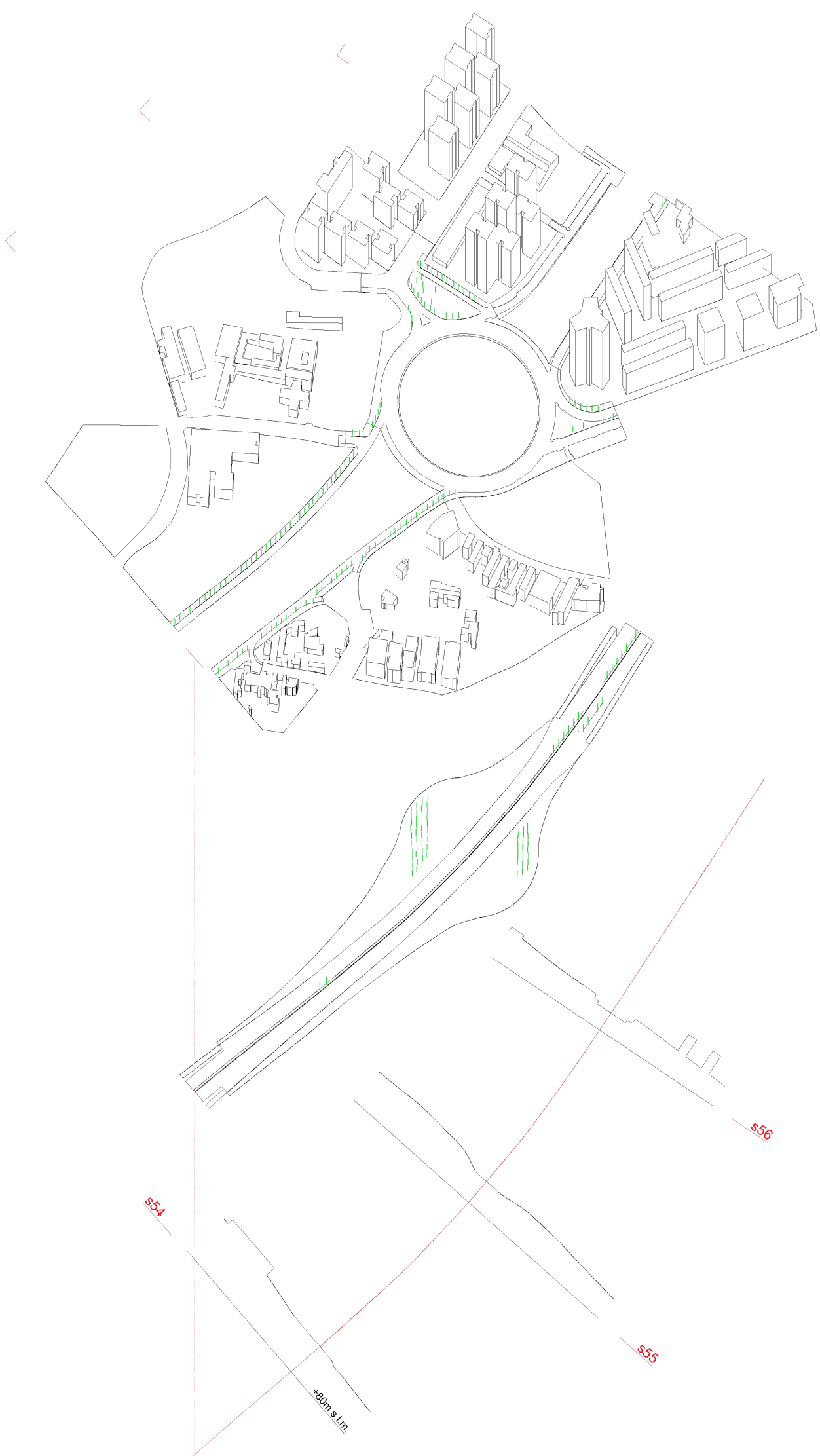


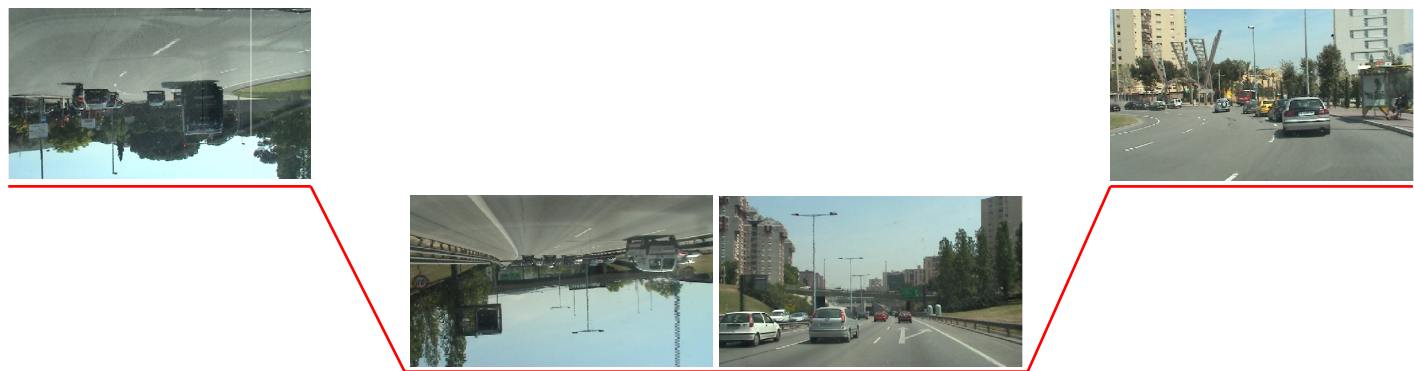




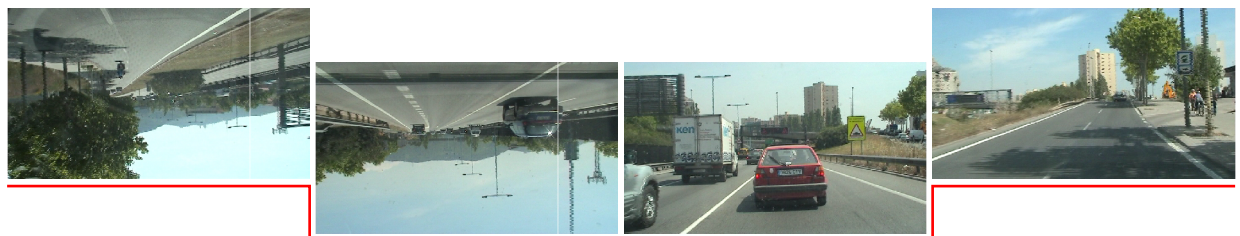
s52







s56

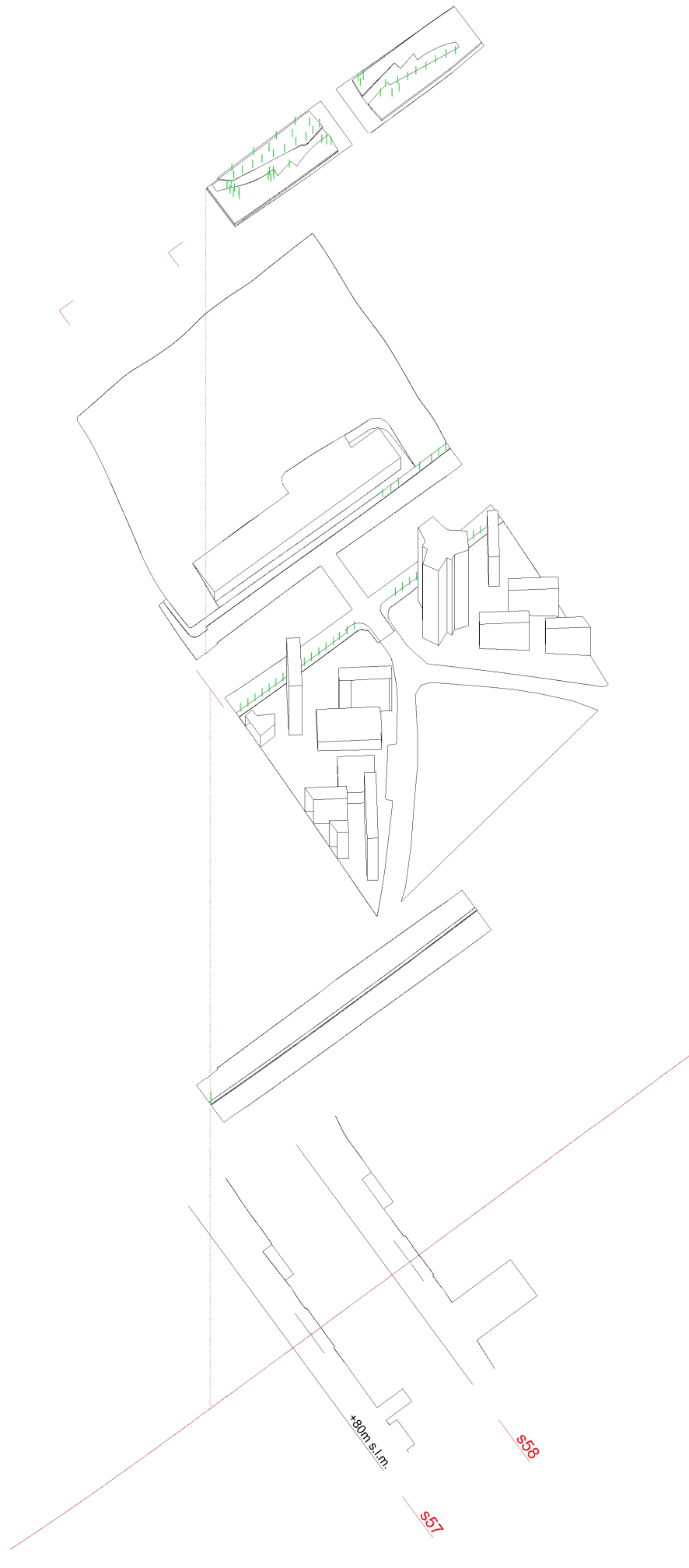


s55



s54

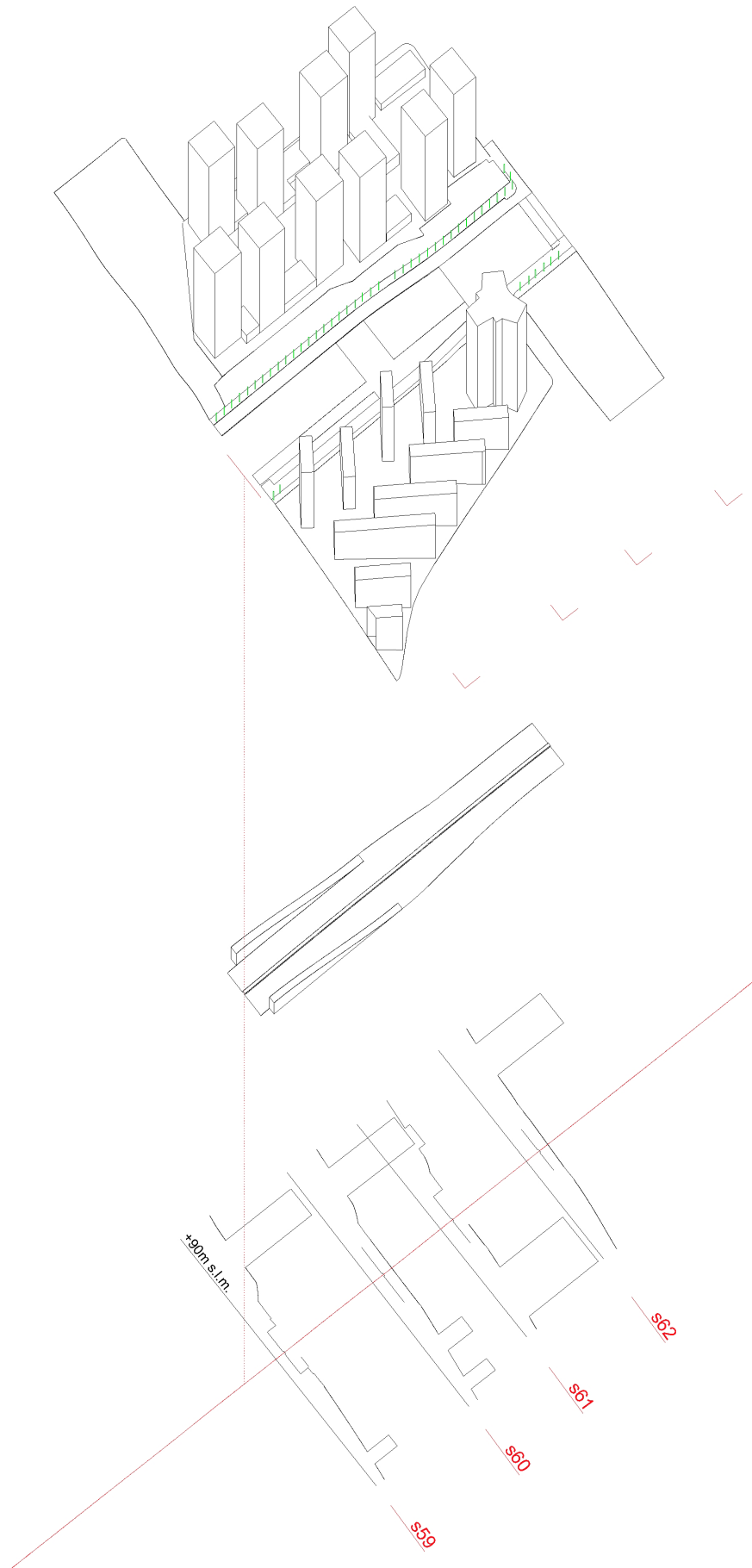


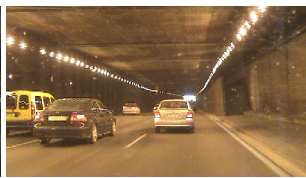
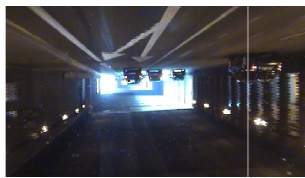




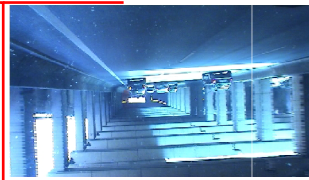
s57





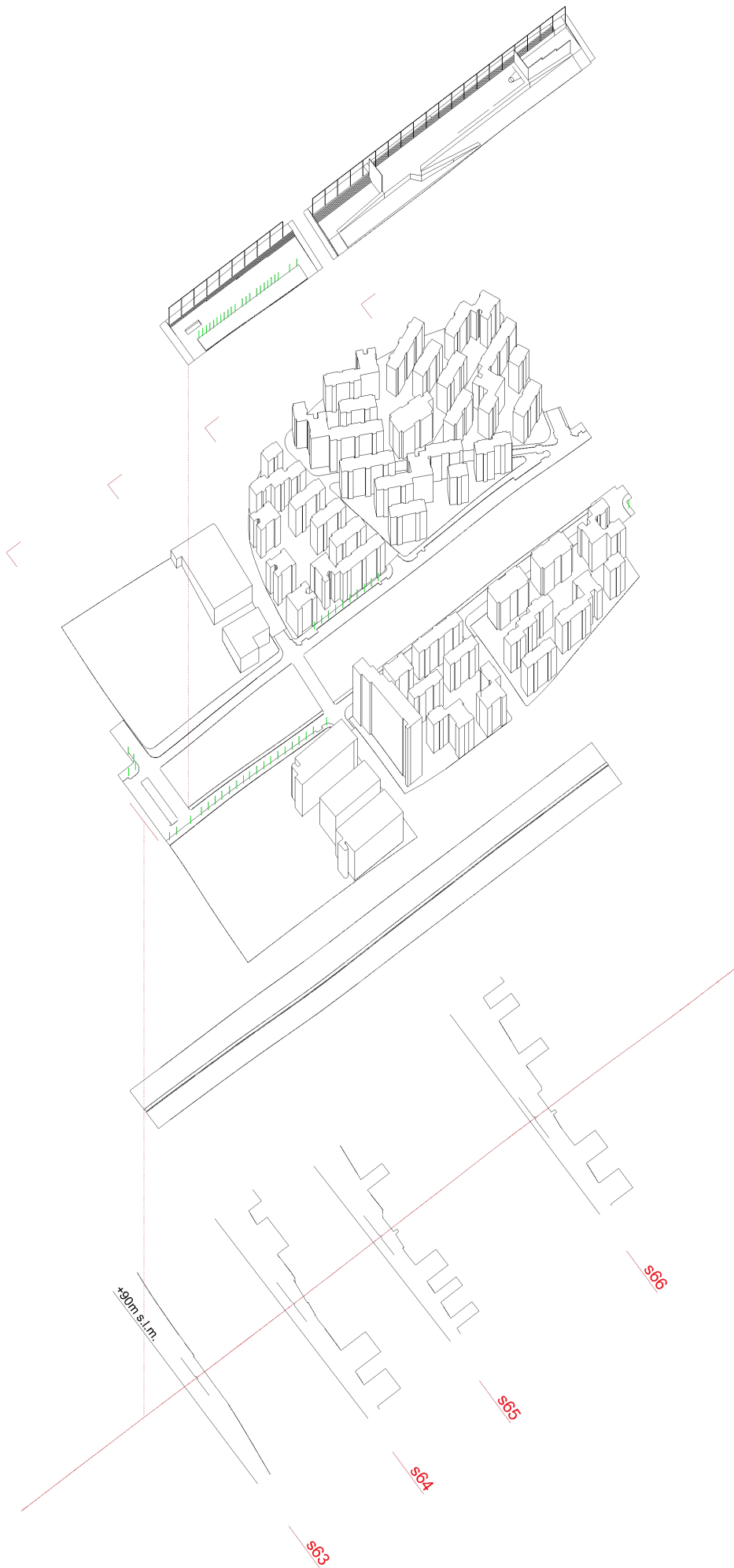


s62



s59

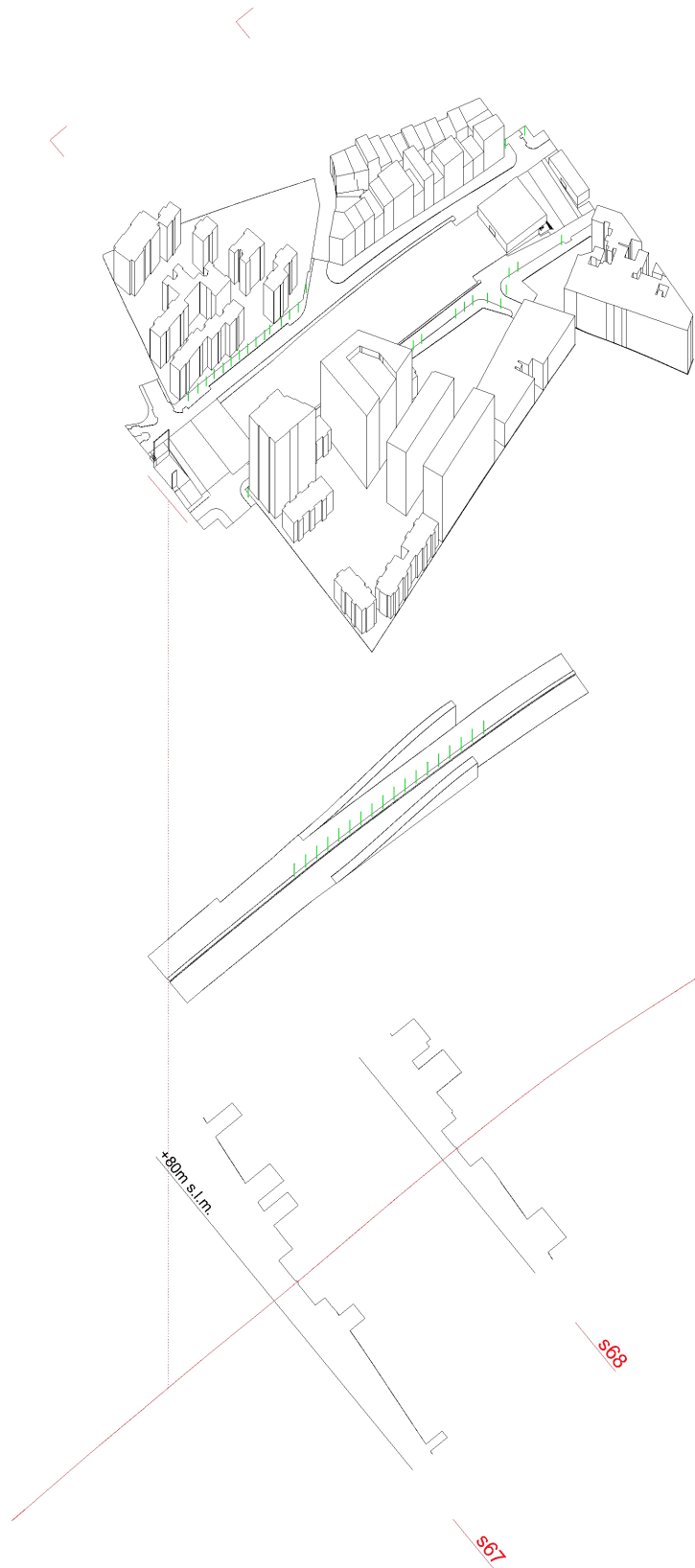






s65

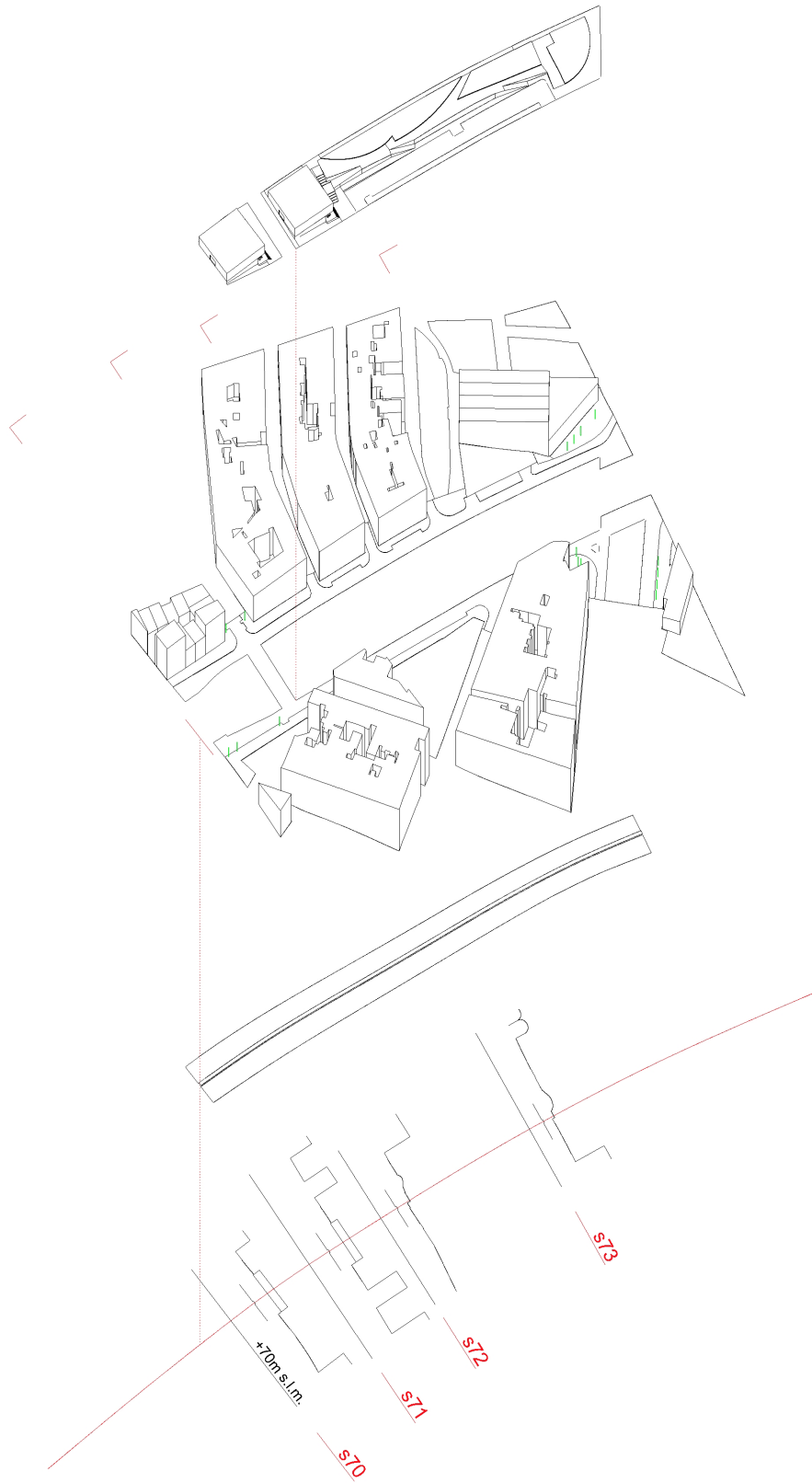






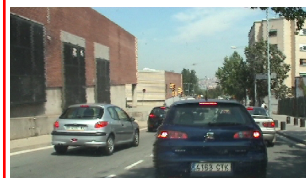
s68



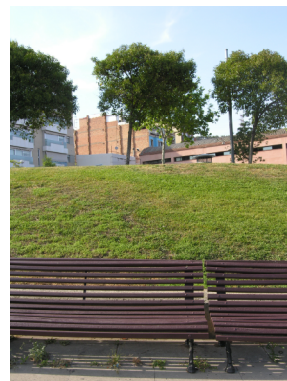


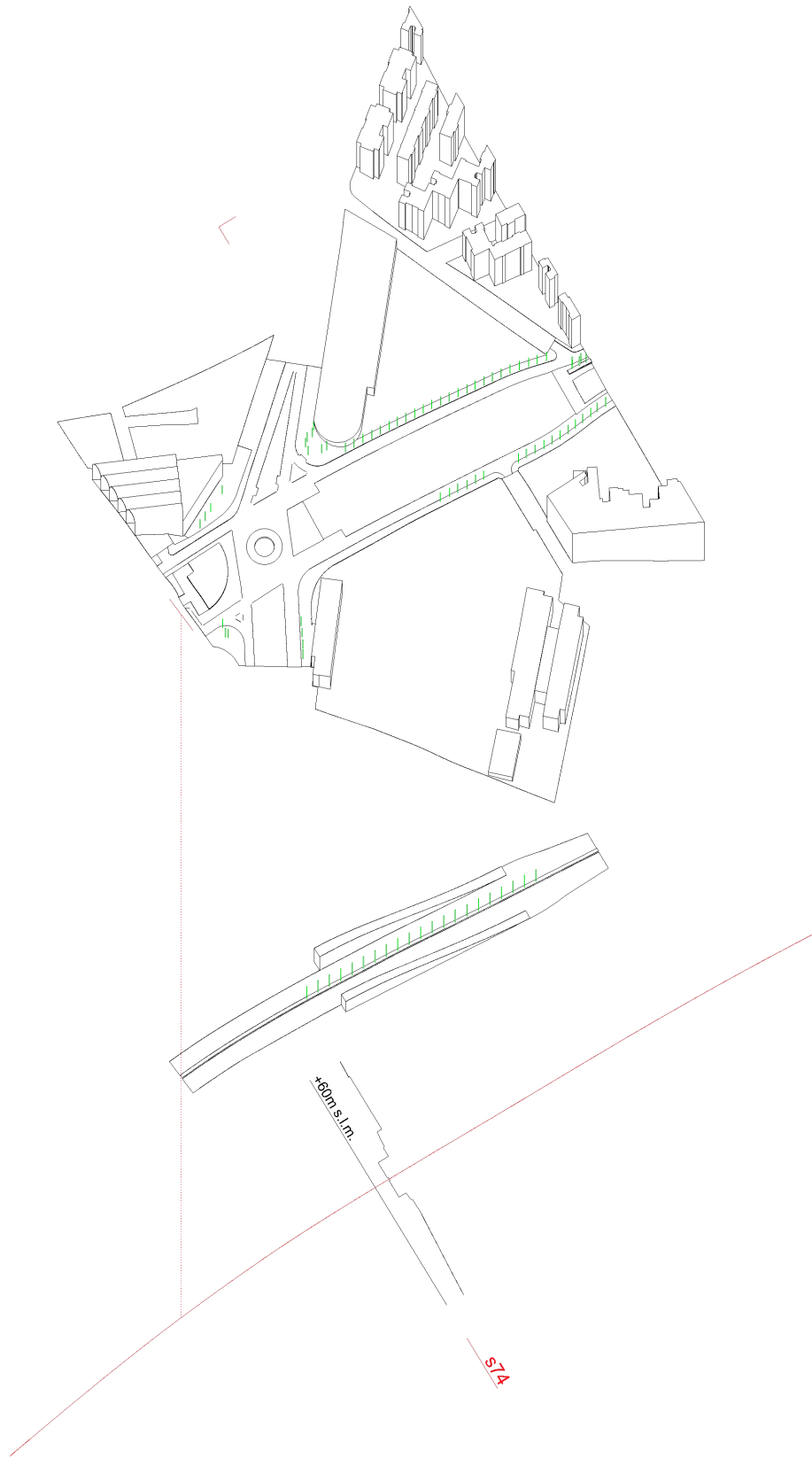


s73



s70

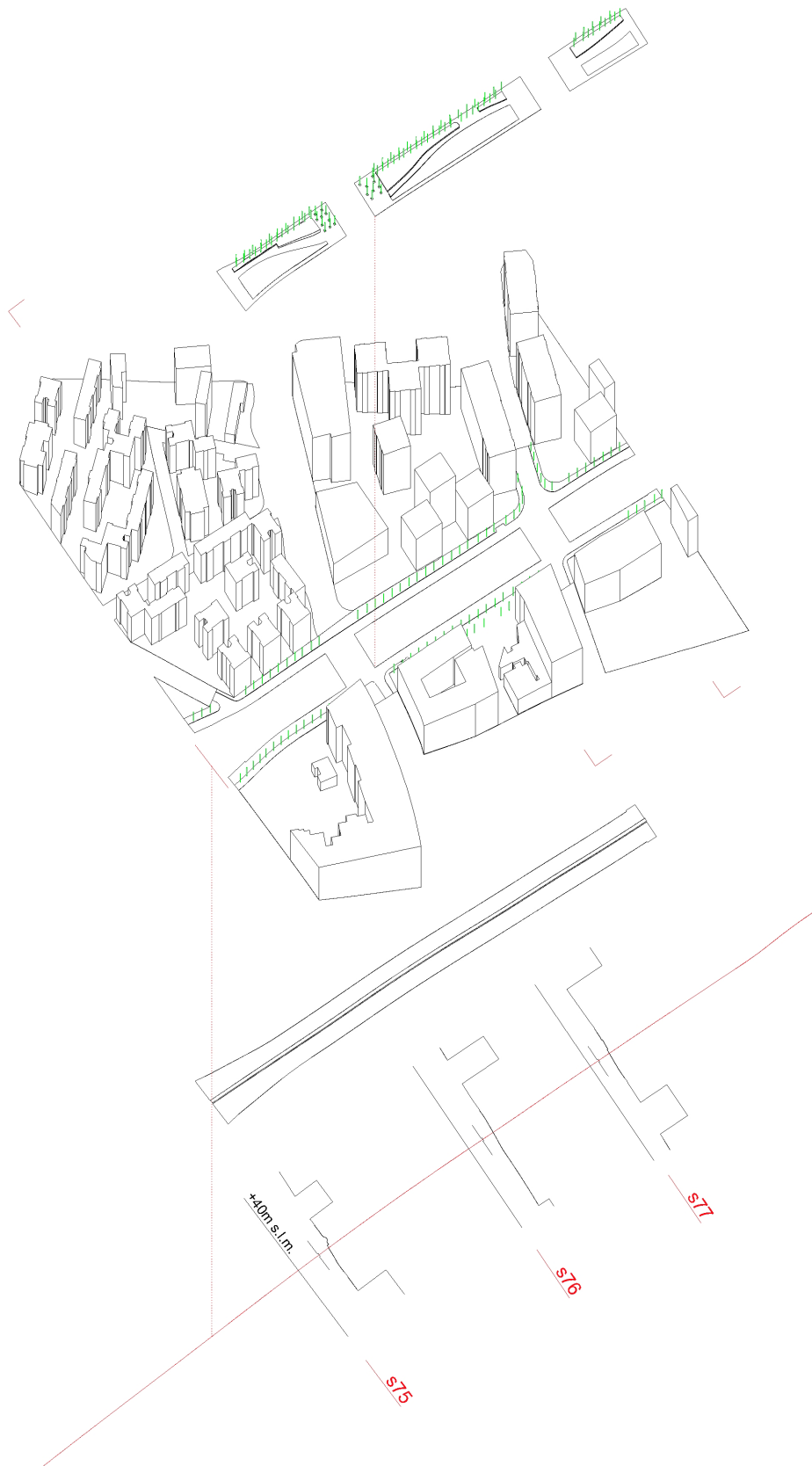






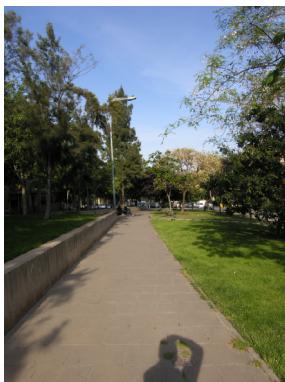
s74

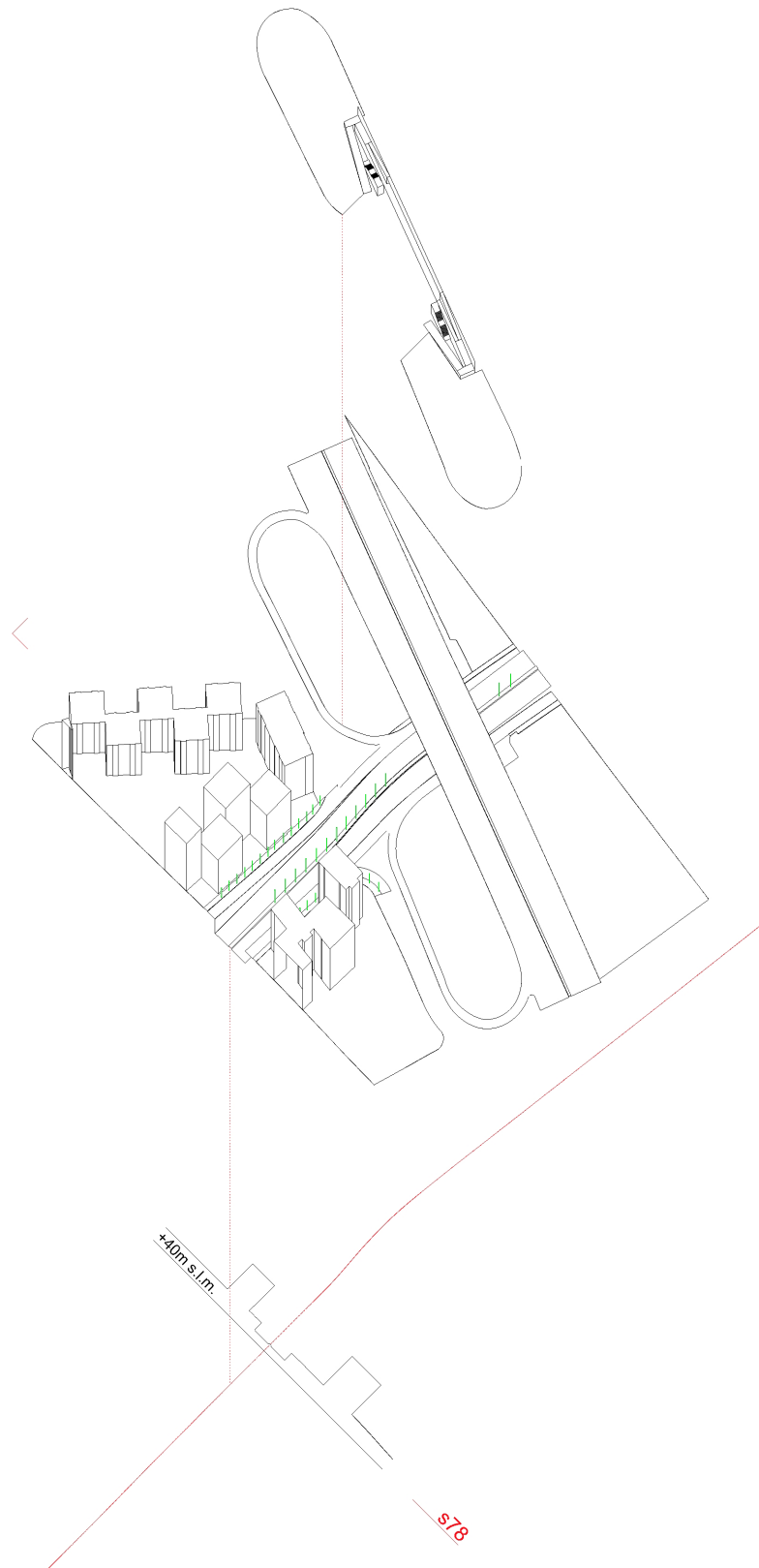






s77

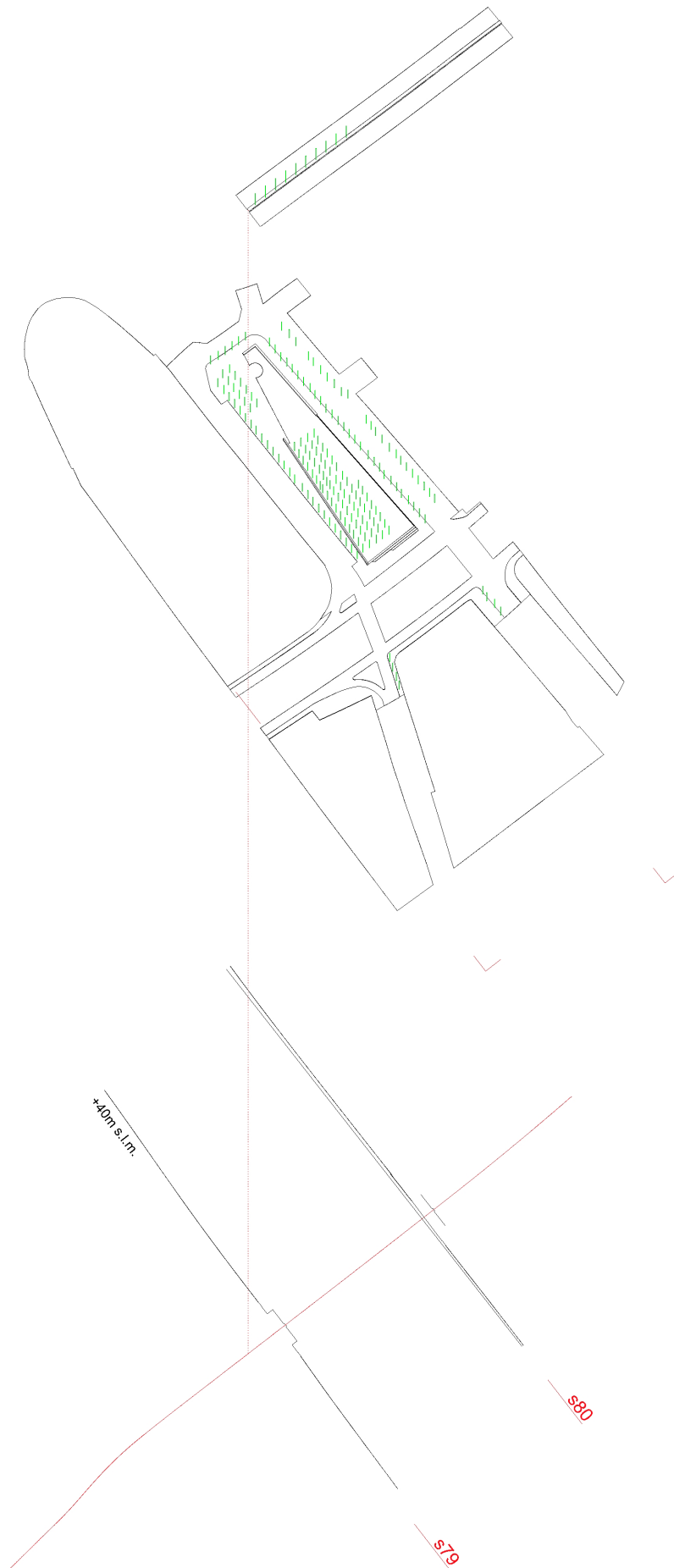


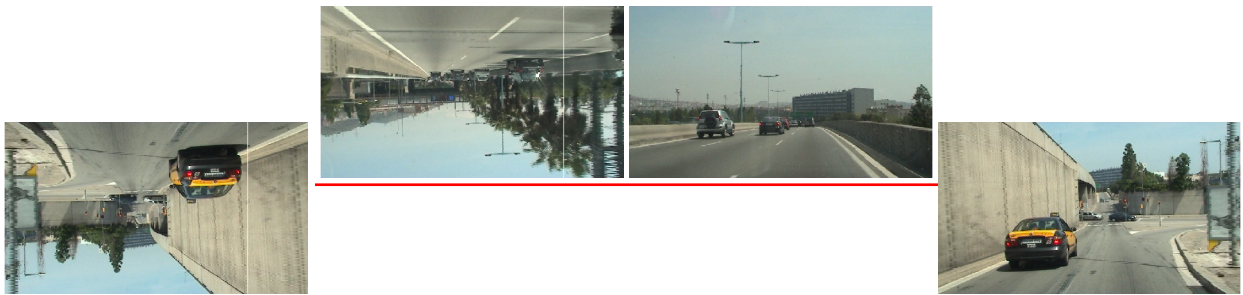




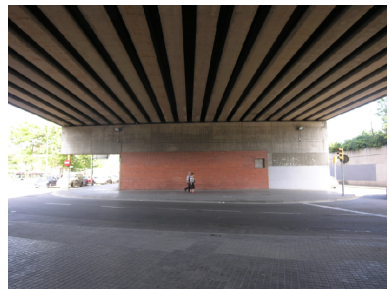
s78







s80



Bibliografia

Introduzione

AA. VV., *On Streets*, MIT Press, 1978

Appleyard, D., Lynch, K., Myer, J., *The View from the Road*, MIT Press 1966

Atlante metropolitano, Quaderni di Lotus, Electa 1991

Boaga, G., *Disegno di strade: fondamenti di metodologia metaprogettuale*, Officina Edizioni, Roma 1972

Frampton, Kenneth *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 1993

Il paesaggio delle freeway, Lotus Navigator n.7, Editoriale Lotus, Gennaio 2003

Ingersoll, R., *Sprawltown*, Meltemi, Roma 2004

Le Corbusier, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma, 1997

Maffioletti, Serena, Rocchetto, Stefano, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, ed. Il Poligrafo, Padova 2002

Smithson, A., Smithson, P., *Struttura Urbana*, Calderini, Bologna 1967

Smithson, A., *As in Ds: an eye on the road*, Delft University Press, 1983

Sulla strada, Casabella 553-554, 1989, numero monografico

Capitolo primo

Ciucci G., F. Dal Co, M. Manieri Elia, M. Tafuri, *La città americana. Dalla guerra civile al New Deal*, Editori Laterza, 1973

Clarke, G. D., *The Parkway Idea*, in *The Highway and the Landscape*, W. Brewster Snow, ed. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1959

Dalbey, M., *Regional Visionaries and Metropolitan Boosters: Decentralization, Regional Planning, and Parkways During the Interwar Years*, Kluwer Academic Publishers, Boston, 2002

Davis, T., Croteau, T., Marston, C., *America's National Park Roads and Parkways*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2004

Davis, T., *Mount Vernon Memorial Highway and the Evolution of the American Parkway*, Ph. D. diss., University of Texas at Austin, 1997

Design Center for American Urban Landscape, *Community Parkways: an Urban Design Survey of Green Streets in the Twin Cities*, Minneapolis 2003, MN:DCAUL, University of Minnesota

Downer, Jay, *The Bronx River Parkway*, The Proceedings of the Ninth National Conference on City Planning, 1917

Eliot, C. W., *The influence of the automobile on the design of park roads*, in Landscape Architecture n.13, 192

Fischer E. , Hohmann H., Marriott P.D., *Roadways and the Land: The Landscape Architect's Role*, Public Roads, Marzo/Aprile 2000, Vol. 63, No. 5

Giedion, S., *Spazio, Tempo e Architettura*, ed. italiana Hoepli, 1984

Hall, Peter, *Cities in civilization : culture, innovation, and urban order*, London : Weidenfeld and Nicolson, 1998

Historic American Engineering Record, *Bronx River Parkway Reservation*, HAER No. NY-327

Jacobs, A. B. - Mac Donald, E., Rofe, Y., *The boulevard book : history, evolution, design of multiway boulevards*, Cambridge, Mass ; London : The MIT Press, 2002

Johnson, David A., *Planning the great metropolis : the 1929 Regional Plan of New York and its environs*, London, E & FN Spon, 1996

Kowsky, F. R., *Buffalo Architecture: a guide*, Cambridge, Massachusetts ; London, England : MIT Press, 1982

- Kowsky, F. R., *Municipal Parks and City Planning: Frederick Law Olmsted's Buffalo Park and Parkway System*, Journal of the Society of Architectural Historians, Marzo 1987
- Krieger, A., Mackin, A., *I sistema dei parchi di Boston*, in Casabella n.527, 1986
- Le Corbusier, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma 1997
- Macdonald E., *Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The Enduring Complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways*, in Journal of Urban Design, vol. 7, n.2, 2002
- Mangin, D., *La Ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Villette, Paris 2004
- Marx, Leo, *The machine in the garden : technology and the pastoral ideal in America* , Oxford University Press, 1964
- Newton, N. T., *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Massachussets, 1971
- Nolen, J., Hubbard, H. V., *Parkways and land values*, Cambridge, Harvard University press, 1937
- Olmsted Frederick Law , Fein, A. (a cura di), *Landscape into cityscape : Frederick Law Olmsted's plans for a greater New York City*, 1968, Cornell University Press
- Olmsted, F. L., Sutton, S. B. (a cura di), *Civilizing American cities : writings on city landscapes*, Da Capo Press, New York, 1997
- Olmsted, John Charles., *Classes of Parkways* in Landscape Architecture Magazine 6, Ottobre 1915
- Pettena, G., *Olmsted : l'origine del parco urbano e del parco naturale contemporaneo*, Firenze, Centro Di, 1996
- Radde, B. *The Merritt Parkway*, New Haven: Yale University Press, 1993
- Schuyler, David. *The new urban landscape : the redefinition of city form in nineteenth-century America* / David Shuyler, Baltimore ; London : the Johns Hopkins university press, 1988

Simonson, W. H., *Landscape Design and Its Relation to the Modern Highway*, First Lecture at Rutgers University, College of Engineering Spencer Miller, Jr., Lecture Series, February - April, 1952

The historic american engineering record, *Arroyo Seco Parkway*, HAER no. ca- 265

Zapatka, Christian, *I parkways americani: origine ed evoluzione della strada-parco*, Lotus 56, 1987

Capitolo secondo

Acebillo, Josep A., *2on cinturó Barcelona*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme N. 193 (Mar.-Abr. 1992)

Acebillo, Josep A., *El Progresivo cambio de escala en las intervenciones urbanas de Barcelona (1980-1992)*, Urbanismo Coam n.17 (Sep. 1992)

Ajuntament de Barcelona, *Pla de Vies . Materials pel Seminari de Vies*, Barcelona, 1984

Battle E., Roig, J., *Parque del nudo de la Trinitat. Barcelona : Enric Batlle y Joan Roig, arquitectos*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme N. 187, 1990

Battle E., Roig, J., *Parque del nudo de la Trinitat. Barcelona*, On : Diseño n. 153 , 1994

Bohigas, O., *La strada*, Domus 802, Marzo 1998

Bohigas, O., Zazzara, L., Gabrielli, B., *Ricostruire Barcellona*, Etas Milano, 1992

Bosshard, M., Luchsinger, C., Bru, E., Barba, R., Garcès, J., Sòria, E., Gausa, M., Pinós, C., *Posicions compromeses = Committed stances*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme n.193, Marzo-Aprile 1992

Bru i Bistuer, *Parco del Vall d'Hebrón*, in Casabella 597-598

Busquets, J., *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal, 2004

Font Arellano, A., *Marges i intersticis : l'ordenació de les vores dels nous cinturons de Barcelona*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme n.193, Marzo-Aprile 1992

Guallart, V., *Sabadell-París : 3 h 30 min via Vall d'Hebron*, Quaderns d'arquitectura i Urbanisme n.193, Marzo-Aprile 1992

Rubió i Tudurí, N.,M., *El problema de los espacios libres*, Ayuntamiento de Barcelona, 1926

Solà Morales, M., *Progettare città:città tagliate*, Lotus Quaderni Documents n.23, Electa 1999

Fonti delle illustrazioni

Introduzione

- 1.1: Benevolo, L., *Storia dell'architettura moderna*, Laterza, 1993
- 1.2. Frampton, K., *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 1993
- 1.3. Mangin, D., *La Ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Villette, Paris 2004
- 1.4: Smithson, A., Smithson, P., *Struttura Urbana*, Calderini, Bologna 1967
- 1.8, 1.9, 1.10: sito web ufficiale di Kenzo Tange, http://www.ktaweb.com/en_index2.html
- 1.11, 1.12, 1.13: Smithson, A., Smithson, P., *Struttura Urbana*, Calderini, Bologna 1967
- 1.14: Appleyard, D., Lynch, K., Myer, J., *The View from the Road*, MIT Press 1966
- 1.15, 1.16: Smithson, A., *As in Ds: an eye on the road*, Delft University Press, 1983
- 1.17, 1.18, 1.19, 1.20: Process: architecture n.4, Tokyo, 1978
- 1.21, 1.22, 1.23: Davoine, G., *La Plaine Saint-Denis: Stadt aus dem Nichts*, Topos: European Landscape Magazine n.34, 2001
- 1.24, 1.25: Maffioletti, Serena, Rocchetto, Stefano, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, ed. Il Poligrafo, Padova 2002

Capitolo primo

- 2.1: Johnson, David A., *Planning the great metropolis : the 1929 Regional Plan of New York and its environs*, London, E & FN Spon, 1996
- 2.2. Ciucci G., F. Dal Co, M. Manieri Elia, M. Tafuri, *La città americana. Dalla guerra civile al New Deal*, Editori Laterza, 1973
- 2.3: Newton, N. T., *Design on the Land. The Development of Landscape Architecture*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1971
- 2.5: Mangin, D., *La Ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Villette, Paris 2004
- 2.7, 2.8, 2.10, 2.18, 2.20, 2.26, 2.45, 2.36: Zaparka, Christian, *I parkways americani: origine ed evoluzione della strada-parco*, Lotus 56, 1987
- 2.11, 2.12, 2.13, 2.14: Jacobs, A. B. - Mac Donald, E., Rofo, Y., *The boulevard book : history, evolution, design of multiway boulevards*, Cambridge, Mass ; London : The MIT Press, 2002
- 2.17: Kowsky, F. R., *Buffalo Architecture: a guide*, Cambridge, Massachusetts ; London, England : MIT Press, 1982
- 2.21: Design Center for American Urban Landscape, *Community Parkways: an Urban Design Survey of Green Streets in the Twin Cities*, Minneapolis 2003, MN:DCAUL, University of Minnesota
- 2.22, 2.32: Nolen, J., Hubbard, H. V., *Parkways and land values*, Cambridge, Harvard University press, 1937
- 2.25: sito della University of Missouri-Kansas City
<http://www.umkc.edu/whmckc/PUBLICATIONS/WARDPKWY/WARDINTRO.HTM>

- 2.27, 2.30, 2.31, 2.42, 2.43, 2.44: Davis, T., Croteau, T., Marston, C., *America's National Park Roads and Parkways*, The Johns Hopkins University Press, Baltimora, 2004
- 2.28, 2.29: Historic American Engineering Record, *Bronx River Parkway Reservation*, HAER No. NY-327
- 2.33: Pettena, G., *Olmsted : l'origine del parco urbano e del parco naturale contemporaneo*, Firenze, Centro Di, 1996
- 2.37, 2.38: Le Corbusier, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma 1997
- 2.39: Radde, B. *The Merritt Parkway*, New Haven: Yale University Press, 1993
- 2.40, 2.41: Historical American Engineering Record

Capitolo secondo

- 3.2, 3.5, 3.6, 3.8, 3.9: Busquets, J., *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal, 2004
- 3.13: Lotus 56, Electa 1987
- 3.14 (DBGPL02_15.tif)
- 3.15, 3.17: Quaderns d'arquitectura i Urbanisme n.193, Marzo-Aprile 1992
- 3.18: Casabella 597-598

Le immagini seguenti provengono dall'archivio del *Fons Gràfic del Sector d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona*. Tra parentesi è indicata la denominazione dell'immagine digitale nel suddetto archivio.

- 3.1 (DBGHIS02_20.tif), 3.3 (DBGPL05_02.tif), 3.4 (DBGPL01_04.tif), 3.7 (DBGPL05_08.tif), 3.10 (DBGPL01_07.tif), 3.11 (DBGPL12_09.tif), 3.12 (DBGPL12_11.tif), 3.14 (DBGPL02_15.tif), 3.16 (DBGPL07_07.tif), 3.19 (DBGXVR01_01.tif), 3.20 (DBGXVR01_07.tif), 3.21 (DBGXVRD02_13.tif), 3.22 (DBGXVRD01_19.tif), 3.23 (DBGXVRD01_18.tif), 3.24 (DBGXVRD01_15.tif), 3.25 (DBGXVRD01_20.tif), 3.26 (DBGXVRD02_10.tif), 3.27 (DBGXVRD02_11.tif), 3.28 (DBGGFXVRD01_02.tif), 3.29 (DBGGFXVRD01_01.tif), 3.30 (DBGGFXVRD01_03.tif), 3.31 (DBGGFXVRD01_04.tif), 3.32 (DBGGFXVRD01_07.tif), 3.33 (DBGGFXVRD01_08.tif)

Le immagini non elencate sono state elaborate dall'autore